Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 59 (652) ГОД ИЗДАНИЯ 8-й | Среда, 26 июля 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

Голосуя за мир, трудящиеся нашей страны еще шире развертывают социалистическое соревнование, новыми производственными достижениями укрепляют могущество Советского Союза—оплота мира во всем мире.

Большевистская бдительность— закон советского моряка

На протяжении всей истории Советского государства большевистская партия неустанно оттачивает бдительность советских людей. Она прививает советскому народу глубокую любовь и беспредельную преданность социалистическому Отечеству, ненависть к врагам, революционную настороженность к их коварным проискам.

Революционная бдительность — драгоценное качество советского человека. Без высокой революционной бдительности советский народ не смог бы преодолеть многочисленных внутренних и внешних врагов на своем пути, всяких саботажников, террористов, диверсантов, вредителей, подлых троцкистских и бухаринских двурушников, перешедших на службу иностранных разведок.

Разгромив гитлеровскую Германию и империалистическую Японию, Советский Союз еще больше окреп и закалился. Народы нашей страны под водительством партии Ленина — Сталина успешно решают великие задачи коммунистического строительства. Необ'ятные просторы нашей Родины повсюду покрыты лесами новостроек. Везде — в промышленности, на транспорте и в сельском хозяйстве, в технике, науке и культуре—советские люди добиваются все новых и новых успехов. Новый мощный под'ем народного хозяйства сопровождается неуклонным повышением материального благосостояния трудящихся.

Было бы, однако, опасной ошибкой предполагать, что по мере роста наших сил враг становится более ручным и безобидным. Предостерегая партийные организации от оппортунистического благодушия, ЦК ВКП(б) в своем письме от 18 января 1935 года указывал: «Надо помнить, что чем безнадежнее положение врагов, тем охотнее они будут хвататься за «крайнее средство», как единственное средство обреченных в их борьбе с Советской властью. Надо помнить это и быть бдительными».

Огромные успехи коммунистического строительства в нашей стране, победа народной демократии в странах Восточной Европы и Азии, растущие силы демократии и социализма во всех уголках земного шара приводят в бешенство империалистов всех стран.

Злобствующая империалистическая реакция, возглавляемая финансовыми королями США, открыто готовит новый поход против всех народов мира, борющихся за свою свободу и национальную независимость. В Корее империалисты уже перешли к прямым военным действиям. Они же ведут отчаянную войну против свободолюбивых народов Вьетнама, Малайи и других пробудившихся стран Азии.

В агрессивных планах поджигателей новой империалистической войны весьма значительное место отведено «тайной войне» против СССР. Людоеды и убийцы возлагают большие надежды на подрывную деятельность буржуазной разведки в нашей стране, а также в странах народной демократии. Об этом красноречиво свидетельствуют недавние судебные процессы над англо-американскими шпионами и диверсантами, прошедшие в странах народной демократии.

Капиталистические страны всегда забрасывали друг к другу многочисленные группы военно-политических разведчиков. Но если «тайная война» ведется между буржуазными государствами постоянно, то они все вместе с удвоенной энергией ведут ее против первого в мире социалистического государства рабочих и крестьян. Буржуазные правительства пытаются забросить в нашу страну гнусных шпионов, диверсантов, вредителей и убийц вдвое, втрое больше, чем в тыл любого капиталистического государства.

«...Первой заповедью нашей политики,— учил Ленин, — первым уроком..., который должны усвоить себе все рабочие и крестьяне, это — быть начеку...».

И это указание великого Ленина народы нашей страны выполняют свято. Благодаря зоркости и настороженности советских людей подрывная деятельность вражеской агентуры в СССР никогда не имела успеха, она своевременно разоблачалась и в корне пресекалась.

Вместе со всеми трудящимися нашей страны образцы высокой революционной бдительности показывают советские моряки. Можно привести сотни примеров, когда работники морского транспорта проявляют высокую политическую сознательность и зорко, по уставу несут службу, разгадывают и парализуют действия вражеской агентуры.

Недавно работнику Корсаковского порта тов. Понякину была об'явлена благодарность за образцовое несение караульной службы. Бдительно несут службу моряки и на большинстве наших судов.

Быть бдительным—значит уметь распознавать врага, под какой бы личиной он ни скрывался, уметь своевременно разгадать его коварные планы и парализовать в самом зародыше его подрывные действия. Это значит — свято хранить государственную тайну, закрыть все щели, через которые вражеская агентура может проникнуть на суда, заводы, в порты и учреждения морского флота.

Большевистская бдительность несовместима с беспечностью и благодушием, обывательской доверчивостью и мелкобуржуазной распущенностью. Она немыслима без строгого соблюдения уставов морского флота, без строгой требовательности к самому себе и подчиненным.

Исключительная ответственность ложится на советских моряков, которые бывают за пределами нашей Родины. Они олицетворяют за рубежом советский народ, великую страну социализма. Каждый советский моряк должен с честью нести свое почетное звание гражданина СССР и быть на высоте положения.

Зарубежная обстановка требует исключительной предусмотрительности и зоркости. Сугубая осторожность требуется в хранении документов, государственных секретов, в разговорах с людьми, в быту. Зоркость, настороженность нужны на каждом шагу. Утонченная угодливость врага не должна вводить в заблуждение советского моряка.

«Находясь за рубежом родной земли, будьте особенно бдительны!» — напоминал в одном из своих приказов товарищ Сталин.

Высокая большевистская бдительность немыслима без величайшей дисциплинированности и сознательности, без большевистской идейности и принципиальности. Политическое просвещение, идейно-политическая закалка являются основой для повышения бдительности советских моряков.

В этом отношении заслуживает внимания опыт многих партийных организаций судов Дунайского и Латвийского пароходств, которые организуют по вопросам бдительности беседы, доклады среди моряков, используют самые разнообразные формы политико-воспитательной работы, чтобы раз'яснять морякам огромное значение революционной бдительности для дальнейшего укрепления могущества нашей социалистической Родины.

Важным средством повышения бдительности являются развертывание большевистской критики и самокритики, непримиримая борьба с недисциплинированностью, расхлябанностью, с нарушениями уставных правил несения службы.

В. И. Ленин указывал, что малейшее беззаконие, малейшее нарушение советского порядка, — есть уже дыра, которую немедленно используют враги трудящихся.

Повышение бдительности советских моряков — первейшая задача политорганов и партийных организаций. Революционная бдительность должна пронизывать всю нашу работу, каждый шаг советского моряка.

Комплексное социалистическое соревнование

Движимые благородным патриотическим стремлением, моряки Азовья предложили портовикам, железнодорожникам и металлургам бассейна начать общее комплексное социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана завершающего года послевоенной сталинской пятилетки.

Инициативу моряков Азовья горячо поддержали ждановские портовики, работники Волновахского отделения Южно-Донецкой железной дороги и южной металлургии. Каждый коллектив после тщательной подготовки выработал обязательства, в которых наметил пути улучшения своей работы.

Недавно моряки Азовья пригласили к себе в гости в Ростов-на-Дону представителей портовиков, железнодорожников и металлургов.

Участники совещания после детального обсуждения всех обязательств выработали и подписали от имени своих коллективов договор на комплексное социалистическое соревнование между моряками Азовского пароходства, портовиками Жданова и Таганрога, металлургами и железнодорожниками. Они обязались выполнить свои производственные планы к 33-й годовщине Великого Октября. Моряки Азовья решили на 7 проц. сократить время рейсооборачиваемости судов, на 2 проц. против плана увеличить производительность флота и повысить его техническую скорость, снизить на 5 проц. себестоимость тонно-мильной продукции.

Ответственные обязательства приняли портовики Жданова. Они решили увеличить производительность труда грузчиков на 15 проц., не допускать непроизводительных простоев судов в порту и широко применять скоростные методы обработки флота.

Коллектив металлургического завода обещал не позже 25 числа каждого месяца выполнять план поставок своей продукции в Ждановский порт для дальнейшей ее отправки по морю.

Сроки проверки договора установлены на 15 сентября и 15 ноября 1950 года. Все соревнующиеся коллективы должны ежемесячно информировать о ходе выполнения взятых обязательств.

Участники соревнования выразили твердую уверенность в том, что с честью выполнят взятые на себя социалистические обязательства и встретят 33-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции новыми производственными победами.

Коллективный корреспондент «Морского флота»—редакция «Морской газеты».

СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ МОРСКОГО ФЛОТА

Вчера открылось совещание начальников учебных заведений морского флота и их заместителей по политической части. С докладом о состоянии и задачах подготовки кадров морского флота выступил заместитель министра морского флота тов. Хаюров С. А.

Об итогах истекшего учебного года и подготовке к новому учебному году доклады сделали: начальник Ленинградского высшего мореходного училища тов. Дятлов М. В., начальник Архангельского мореходного училища тов. Григорьев А. В. и начальник Бакинской мореходной школы тов. Акопов А. М.

Совещание продлится 6—7 дней.

Вдохновенный труд во славу Отчизны

Наша воля непреклонна

ОДЕССА. (Наш корр.). Высоко над причалом возвышается корпус дизельэлектрохода «Россия». Сегодня в час обеденного перерыва сюда пришли моряки и с других судов. Они собрались для того, чтобы выразить свою непреклонную волю вместе со всем великим советским народом отстоять дело мира во всем мире.

Музыкальный салон дизельэлектрохода «Россия» заполнили штурманы, механики, матросы. Здесь можно встретить защитников Одессы и Севастополя, участников Великой Отечественной войны. Начинается митинг, посвященный сбору подписей по Стокгольмским Воззванием. На трибуне электрик дизельэлектрохода «Россия» тов. Белов. Он говорит:

— Каких замечательных пассажиров перевозим мы на своем дизельэлектроходе «Россия». Советские люди — это люди мирного труда, отдающие свои знания и силы для строительства коммунистического общества в нашей стране. Стахановцы наших заводов, герои социалистических полей, учителя, врачи, актеры едут на заслуженный отдых в прекрасные курорты, созданные для трудящихся нашим любимым советским правительством.

Вместе со всем советским народом экипажи черноморских судов стахановским трудом будут еще сильнее укреплять могущество нашей великой Родины. Да здравствует великий Сталин — знаменосец мира во всем мире!

Тепло встретили моряки члена Советского Комитета защиты мира народного артиста Союза ССР Ю. А. Завадского.

— Мы живем в великую сталинскую эпоху, — сказал он. — Каждый советский человек рассматривает свои трудовые успехи как вклад в дело борьбы за мир, за осуществление великих идей человечества, идей построения коммунистического общества.

И замечательным проявлением единодушного стремления советского народа к творческому труду, к защите мира является всенародное подписание в нашей стране важнейшего и гуманнейшего документа, каким является Стокгольмское Воззвание.

Все выступавшие на митинге единодушно заявляли о своем непоколебимом стремлении защищать великое дело мира во всем мире.

С большим под'емом и полным единодушием

С большим под'емом и полным единодушием поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия моряки и портовики Прибалтики.

В Риге, Вентспилсе и Лепае, на судах Латвийского и Эстонского пароходств рабочие и служащие морского флота встают на стахановские вахты мира. Конкретными делами укрепляют они мощь нашей Родины и клеймят позором американских поджигателей новой войны.

Рижские портовики, став на стахановские вахты мира, за 12 суток июля выполнили месячный план грузооборота на 46,8 проц. Первенство в социалистическом соревновании держат стахановцы Андреевского района, выполнившие план июля за эти дни на 62,6 проц. Бригадир стахановской бригады грузчиков Андреевского района Николай Политыкин заявил:

— Встав на стахановскую вахту мира, наша бригада выполняет свои сменные нормы на 130—150 проц.

Значительных успехов добились моряки портового флота. На 12 июля они выполнили годовой план на 69,2 проц. по тоннам и на 103,7 проц. по тонно-милям.

Недавно в Риге был разгружен досрочно на 42 часа пароход «Менделеев». На много часов раньше планового времени обработаны суда «Генерал Баграмян» и «Жан Жорес».

В Лепайском порту грузчики и механизаторы скоростными методами разгрузили за 12 часов вместо 36 по плану лихтер «Вента». Другие суда, приходившие в Лепаю в июле, также обрабатывались скоростными методами и уходили досрочно в рейс.

На судах Латвийского пароходства моряки с большим под'емом встали на стахановские вахты мира. Экипажи пароходов «Бирута», «Рязань», «Генерал Баграмян», «Турайда», лихтера «Вента», буксирных судов «Прометей» и «Помор» перевыполняют рейсовые задания и значительно опережают график.

Моряки парохода «Академик Павлов», находящегося сейчас в дальнем плавании, об'явили свой рейс стахановским.

Ю. ЗАКЛИКОВСКИЙ

Стахановская вахта

На махачкалинском судомеханическом заводе им. М. Гаджиева 15 бригад встали на стахановскую вахту миру. Они обязались ежедневно перевыполнять задания, добиваться высокого качества продукции.

В эти дни каждый рабочий трудится с особым под'емом, стахановскими делами крепит мощь своей любимой Родины. Все бригады сейчас ежедневно перевыполняют взятые на себя социалистические обязательства.

Высокой производительности труда добилась бригада слесарей-расточников тов. Охрименко. Вместо полутора норм она систематически вырабатывает от двух до двух с половиной норм. Депутат Верховного Совета Дагестанской АССР фрезеровщик Владимир Устименко выполняет сменные задания в среднем на 250 проц. Более чем в полтора раза перекрывает нормы лучший кузнец-стахановец тов. Никишин.

В литейном цехе энергично трудятся бригады заливщиков тов. Измайлова и выбивщиков тов. Латышева. Каждая из них ежедневно вырабатывает до двух норм и выше.

Моряки голосуют за мир

Эти июльские дни навсегда останутся в нашей памяти. Знаменательной страницей войдут они в историю. Поднимая голос в защиту мира, гневно протестуя против кровавой агрессии зарвавшихся американских империалистов, великий советский народ еще раз демонстрирует сплоченность своих рядов, свое могучее единство. И где бы ни находился в эти дни советский человек, он с новой силой испытывает волнующее чувство гордости за свою социалистическую Отчизну, вновь и вновь переживает счастье быть ее сыном.

Особую значительность придали Стокгольмскому Воззванию десятки миллионов подписей, поставленных под ним с таким единодушием советскими людьми. Среди этих десятков миллионов есть сотни и тысячи подписей, принадлежащих тем, кого призыв Советского Комитета защиты мира застал вдали от берегов Родины. Это — подписи моряков. В далеких гаванях заморских стран, в северных и в южных широтах земного шара, во всех морях и океанах, которые бороздят суда под алым флагом страны Советов, их экипажи скрепляют своими подписями документ, выражающий волю всех, кому дорог мир.

Подписывая Воззвание, советский моряк знает, что он делает это вместе со своими родными и близкими, вместе со всем своим народом, возглавляющим борьбу за мир во всем мире. И никакие тысячи миль, отделяющие в эту минуту борт корабля от родной страны, не могут помешать моряку окинуть ее от края до края мысленным взором.

Как прекрасна она, любимая советская земля! Золотистый ковер спеющих и уже поспевших хлебов покрывает сейчас ее безбрежные поля. На славу выращен колхозный урожай, много нынче работы комбайнерам, много будет новых Героев Социалистического Труда в селах и станицах. А сколько новых мирных побед, восхищающих весь народ, одерживается день ото дня в цехах советских фабрик и заводов! Как похорошели даже за один этот год наши советские города, где выросло столько новых красивых зданий и целых улиц, столько нарядных бульваров и скверов! И сколько на всем необ'ятном просторе Отчизны большой и чистой человеческой радости, сквозящей в приветливых взглядах, звонких голосах, веселом смехе, счастливых улыбках!

Это радость народа, который обрел под солнцем социализма свое сегодняшнее великое счастье и твердо уверен, что еще счастливее, еще краше будет его коммунистическое завтра. Но это не радость беспечных. Наша уверенность в завтрашнем дне основана на сознании собственной силы, неиссякаемой силы свободного народа, ставшего хозяином своей судьбы. Этой силой мы преображаем родную землю, благодаря ей же мы всегда могли сокрушить любого врага. Ныне эта сила призвана отстоять великое дело мира, сорвать чудовищные планы империалистов, замысливших новое кровавое преступление против всего человечества. Так может ли быть что-нибудь важнее для советского человека, чем забота о том, чтобы крепла и впредь мощь нашего социалистического Отечества!

«Пусть знают поджигатели новой войны, что подписи советских людей под Стокгольмским Воззванием — это наша клятва Советскому правительству, великому борцу за мир товарищу Сталину». Так сказал на собрании экипажа парохода «Восток» машинист Бойко. Так думают, так относятся к своей подписи под Воззванием все советские патриоты. Да, это клятва, общая наша клятва в нашей решимости отстоять мир и все чудесные плоды нашего созидательного труда, отстоять счастье наших детей и всех грядущих поколений!

Рядовому советскому человеку присуще благородное чувство ответственности за настоящее и будущее своего народа. В эти дни оно проявляется с особенной силой. Им проникнуты выступления рабочих, колхозников, ученых на бесчисленных собраниях и митингах, происходящих по всей стране. Полны этим чувством и постановления, единодушно принимаемые экипажами советских судов в портах и в море.

Вот радио доносит коллективный голос моряков парохода «Бирута»: «Экипаж судна заверяет партию большевиков и Советское правительство, что отдаст все свои силы на дело борьбы за мир во всем мире, за дальнейшее укрепление могущества нашей великой социалистической Отчизны, за обуздание распоясавшихся поджигателей новой мировой войны».

«Мы хорошо сознаем, — радируют моряки парохода «Карл Маркс», — что залогом нашей успешной борьбы за мир является самоотверженный труд, направленный на укрепление могущества нашей Родины — надежного оплота мира во всем мире».

И каждая такая радиограмма заканчивается сообщением: «Под Стокгольмским Воззванием подписались все члены экипажа». Конечно, все! Разве может у нас быть иначе, разве может хоть один советский человек остаться в стороне, когда дело идет о жизненно важном для всего народа!

Да и не только о счастье своих соотечественников думает гражданин страны социализма, подписываясь под Воззванием в защиту мира. Народ, который самоотверженно спас от фашистских варваров европейскую цивилизацию, не может и теперь быть равнодушным к судьбам других народов и всего трудового человечества. Наши симпатии были, есть и будут на стороне всех, кто, отстаивая мир и демократию, борется за избавление от колониального гнета, от капиталистического рабства.

Вот почему не безразлична нам, советским людям, и судьба борющейся Кореи, ставшей жертвой разбойничьего нападения американского агрессора. Гневом и возмущением отдаются в нашем сознании разрывы бомб, сбрасываемых на ее мирные города по людоедскому приказу американских империалистов. Мы близко принимаем к сердцу и горе корейских матерей, и слезы новых сирот, и скорбь этого древнего народа о варварски разрушенных исторических памятниках и культурных сокровищах.

Поэтому каждый советский человек может повторить от всей души слова, которыми заканчивается взволнованная резолюция, единогласно принятая на-днях экипажем парохода «Рига»: «Руки прочь от Кореи! Да здравствует свободная, независимая, демократическая Корея!»

Силы мира не допустят закабаления корейского народа американскими империалистами, зарвавшийся агрессор просчитается! Эту мысль, разделяемую миллионами людей во всех концах земли, хорошо выразил кочегар Жарков, выступивший на митинге моряков парохода «Тосно».

«Я уверен, — сказал он, — что авантюра американских агрессоров лопнет, как мыльный пузырь». И экипаж парохода, присоединяясь к мнению товарища, записал в своей резолюции простые, но очень убедительные слова: «Господа с Уолл-стрита не учли, чем кончилась вторая мировая война. Они мечтают о мировом господстве. Но сторонники мира на обоих полушариях сказали свое слово: нет, не выйдет! Они это слово сдержат».

Советский народ хорошо знает, что в своих усилиях отстоять дело мира он не одинок. Вместе с нами активно борются за мир не только все трудящиеся стран народной демократии, но и несчетные миллионы простых людей в капиталистических странах. Много значат сотни тысяч и миллионы подписей под Стокгольмским Воззванием, собранные там, где человек, подписывающийся под этим документом, сплошь и рядом рискует лишиться работы или подвергнуться прямой полицейской расправе.

Таких стойких борцов за мир, верных и мужественных друзей страны социализма советские моряки встречают в каждом иностранном порту. Их нетрудно узнать по особенному блеску глаз, обращенных к красному полотнищу флага на корме советского теплохода, по сердечным рукопожатиям, которыми они счастливы обменяться с людьми из страны их светлой надежды — Советского Союза. И как символ этой надежды, символ грядущего счастья всех народов произносят они слово, понятное на любом языке земли, — имя великого Сталина.

В грозные годы минувшей войны порабощенные гитлеровцами народы Европы связывали свою веру в освобождение с тем, что есть на свете могучая и непобедимая социалистическая держава, которая сумеет под руководством своего мудрого вождя разгромить черные силы фашизма. Так и теперь все честное и передовое на земле связывает с самим существованием миролюбивого Советского Союза, руководимого великим Сталиным, свою уверенность в том, что найдется смирительная рубашка для любого поджигателя новой войны и правое дело мира восторжествует.

Эта вера народов в страну социализма как в силу, способную отстоять мир, растет с каждым днем и еще более повышает ответственность советского человека. Друзья мира могут не сомневаться в том, что советские люди исполнены решимости сделать свою Родину еще более сильной и могучей. Недаром у нас каждый стремится подкрепить свою подпись под Стокгольмским Воззванием патриотическими делами: новым стахановским рекордом, высоким урожаем, открытием, двигающим вперед отечественную науку.

Так понимают свой долг перед Родиной и советские моряки. Не найдется, пожалуй, ни одного экипажа, который не принял бы в эти дни повышенных социалистических обязательств, остался в стороне от нового трудового под'ема, охватившего весь наш народ.

— К 33-й годовщине Октября выполним годовой план грузоперевозок на 130 процентов, будем работать только по скоростному стахановскому плану! — заявляет экипаж теплохода «Саратов».

— Обязуемся, применяя метод Лидии Корабельниковой, работать одни сутки в месяц на сэкономленном топливе и смазочном материале, — гласит радиограмма с борта теплохода «Кальмиус».

— Свой предстоящий рейс об'являем стахановским! — решили моряки «Челюскинца».

Такое же решение принял экипаж парохода «Псков».

Кто знает и видит возвышенную цель своих повседневных усилий, того не остановят никакие трудности. Пароходу «Волочаевск» угрожал срыв месячного плана перевозок. Моряки понимали, что сейчас это особенно недопустимо, и нашли выход из положения. На рейдовой погрузке в одном из портов весь экипаж стал помогать портовым рабочим. Это позволило пароходу досрочно на 35.5 часа выйти в море. И ровно на столько же раньше срока был завершен весь рейс.

Можно ли сомневаться, что и экипажи других судов, принявшие сейчас на себя новые обязательства перед Родиной, сумеют в любых условиях выполнить их с честью. Ведь великая цель всегда рождает великую энергию. А может ли быть для советского человека цель более значительная, чем укреплять своим трудом мощь любимой Родины, уверенно строящей коммунизм и бдительно стоящей на страже дела мира!

Своими подписями под Стокгольмским Воззванием и своим трудом на благо Отчизны голосуют моряки за мир во всем мире вместе со всеми советскими людьми. Грозен для поджигателей войны, для империалистических агрессоров всех мастей этот мирный вдохновенный труд нашего народа, каждый день отдающего силы для дальнейшего укрепления страны социализма — несокрушимой твердыни мира.

Н. ЛАНИН.

Рейсы завершены досрочно

БАКУ. (Наш корр.). Моряки Каспия единодушно подписываются под Стокгольмским Воззванием. Сбор подписей проходит в обстановке огромного политического и производственного под'ема.

Борт танкера «Сталин». В красном уголке судна идет собрание. Выступает капитан тов. Фатуллаев. Его речь проникнута горячей любовью к Родине. Она содержит сокровенные чаяния всех простых людей во всем мире.

Тут же на собрании моряки танкера об'явили рейс стахановским. Теплоход прибыл на Астраханский рейд значительно раньше установленного времени. Танкер доставил для нужд народного хозяйства сверхплановый груз.

Моряки теплохода «Кафур Мамедов» подписывали Стокгольмское Воззвание в открытом море.

Выступивший на митинге молодой моряк тов. Лесенев заявил:

— Своими подписями под Стокгольмским Воззванием мы подтверждаем нашу решимость крепить мощь Родины самоотверженным трудом.

Этот рейс был завершен успешно.

Подписывая Стокгольмское Воззвание, каспийские моряки становятся на трудовые вахты мира и прилагают все силы к тому, чтобы досрочно выполнить июльский план перевозок. Вдохновенный труд приносит свои плоды. Успешно совершают рейсы суда «Багиров», «Валерий Чкалов», «Берия» и многие другие.

Собрание экипажа дизельэлектрохода «Россия», посвященное сбору подписей под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия. Выступает член Советского Комитета защиты мира народный артист СССР Ю. А. Завадский.

Фото В. Богданова.

Простои—бич морского транспорта

Все силы на ликвидацию непроизводительных потерь эксплоатационного времени

За четкую и ритмичную работу флота

Состоялся партийно-хозяйственный актив работников Черноморского сухогрузного пароходства. С докладом об итогах работы пароходства в первом полугодии и о задачах моряков в досрочном выполнении годового плана выступил начальник пароходства тов. Данченко.

Докладчик и выступавшие в прениях отметили, что коллектив пароходства добился некоторых успехов в социалистическом соревновании. Экипажи 27 судов по примеру моряков теплохода «Мичурин» перешли на работу по стахановскому плану. Около 60 вахт завоевали почетное звание «Отличная судовая вахта». Триста моряков добились первенства в соревновании по профессиям. Использование грузопод'емности флота увеличилось на 16,5 проц. Значительная часть судов работает на регулярных линиях.

Перед моряками Черноморского сухогрузного пароходства стоят новые ответственные задачи. Вот почему участники партийно-хозяйственного актива сосредоточили свое внимание на еще не изжитых недостатках в работе пароходства и экипажей судов.

На собрании особо отмечалась необходимость укрепления трудовой дисциплины и решительной борьбы с непроизводительными простоями флота. На активе приводились факты о том, что некоторые судоводители нарушают уставные требования. Этим можно об'яснить аварийность в пароходстве и связанные с ней простои флота. Допустили аварии капитаны тт. Мирошниченко и Темкин, грубо нарушившие правила судовождения. Резкой критике был подвергнут капитан парохода «Маршал Толбухин» тов. Грань, который не проводит никакой воспитательной работы с подчиненными. Организация службы на этом судне низкая, моряки нередко нарушают трудовую дисциплину.

На отдельных судах до сих пор не обращают должного внимания на организацию вахтенной службы. На пароходе «Тарас Шевченко» (капитан тов. Биюль) вахтенный матрос Варяхов у трапа... спал в кресле. На пароходе «Тайганос» (капитан тов. Бапаценко) вахтенного матроса, отправившегося отдыхать, у трапа заменил вахтенный помощник капитана Глебов. Довольно часто у трапа можно застать матросов без нарукавных знаков. Перед вступлением на вахту матросов не инструктируют, не готовят их к несению вахтенной службы. На собрании указывалось, что политотдел Черноморского пароходства и бассейновый комитет профсоюза еще слабо борются за укрепление на судах трудовой дисциплины.

Многие выступавшие останавливались на работе отдела кадров пароходства. Работники этого отдела и его начальник тов. Куренной потворствуют нарушителям дисциплины, берут их под свое покровительство. Артельщик парохода «Петр Великий» Потехин несколько раз нарушал трудовую дисциплину, однако отдел кадров направил его на дизельэлектроход «Чиатури».

Низка трудовая дисциплина и в аппарате управления пароходства. В руководстве флотом еще не изжиты штурмовщина, бесплановость. График движения судов нарушается. Суда нередко подолгу простаивают в портах. Флот пароходства непроизводительно теряет около половины стояночного времени. Что же задерживает суда в портах? В ожидании буксиров флот за пять месяцев потерял свыше 1.000 часов. Столько же ушло на ожидание причалов, груза, кадров, бункера, материально-технического снабжения. Двести часов эксплоатационного времени экипажи потеряли из-за нераспорядительности работников пароходства. Не будь этих простоев, черноморские суда смогли бы перевезти из Поти в Жданов свыше ста тысяч тонн руды.

Анализируя причины простоев, участники актива указывали на то, что в управлении пароходства еще нет четкости в работе. Значительный опыт передовых судов «Воронеж», «Кафур Мамедов» и «Краснодар» плохо используется. Диспетчеры пароходства слабо связаны с портами и не участвуют в составлении графиков по обслуживанию судов в процессе грузовых операций. Много эксплоатационного времени потеряли пароходы «Белоруссия» и «Генерал Черняховский».

Капитан парохода «Белоруссия» тов. Соловьев подверг справедливой критике работников службы эксплоатации пароходства за слабую практическую помощь судам, за отсутствие оперативности в работе. Именно поэтому суда нередко совершают балластные пробеги и задерживаются в портах сверх установленного времени.

— Наш пароход, — рассказал капитан тов. Соловьев, — в одном из портов потерял 16 часов, а в другом простоял неделю в ожидании груза. Когда мы об этом сообщили в пароходство, то в ответ получили указание... «добиваться груза на месте». В другом случае мы вынуждены были совершить балластный переход за бункером.

Простои создаются бесплановым приходом судов в порты. Передовой крановщик Одесского порта тов. Данилов рассказал о таком факте. В Одесский порт зашел под разгрузку пароход «Курск». Не успели приступить к его обработке, как пришел пароход «Измаил». Второе судно было обречено на простой и стояло в ожидании причала двое суток.

Так получается потому, что между диспетчерскими Черноморского пароходства и Одесского порта не налажены правильные взаимоотношения. Недавно коллектив порта на своей технической конференции обсуждал вопросы, связанные с улучшением скоростной обработки судов. Были приглашены и работники пароходства, но никто из них не пришел.

На собрании актива указывалось, что управление пароходства, политотдел и бассейновый комитет формально относятся к комплексному социалистическому соревнованию экипажей судов с портовиками.

Большое внимание было обращено в выступлениях на слабые темпы ремонта судов на заводе имени А. Марти и на заводе Черноморского пароходства. Участники актива пред'явили справедливые претензии и к руководству Главюжфлота. В частности говорилось, что аппарат главка нередко сам нарушает графики движения судов.

В прениях выступило 14 человек. Однако нельзя было не обратить внимания на то, что руководящие работники Черноморского пароходства устранились от обсуждения итогов работы за первое полугодие. На собрании партийно-хозяйственного актива не выступил ни один начальник отдела или службы, ни один диспетчер или инженер-механик, хотя по адресу работников управления пароходства было немало упреков. Этот факт нельзя расценивать иначе, как стремление отдельных работников пароходства обойти молчанием серьезные недостатки в работе управления.

Собрание партийно-хозяйственного актива приняло решение, в котором намечены мероприятия по ликвидации непроизводительных простоев флота. Особенно большое внимание уделено партийно-политической работе на судах, усилению социалистического соревнования и распространению новаторских начинаний на флоте.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

Совмещаем обслуживание судов с грузовыми операциями

Лепайские портовики досрочно выполнили свои социалистические обязательства, взятые в честь 10-летия Советской Латвии. Они завершили 8-месячную производственную программу перевалки грузов с хорошими показателями.

В результате широко развернутого социалистического соревнования между коллективами порта механизированная обработка грузов увеличена до 86,5 проц. против плана 85 проц. Производительность труда рабочих возросла до 116,5 проц. Себестоимость перевалки одной тонны груза снижена против плана на 27 проц. Выполнение сменных норм выработки грузчиков составляет 120,8 проц.

Не останавливаясь на достигнутом, коллектив порта стал бороться за выполнение производственного плана в третьем квартале. Портовики основное внимание уделили дальнейшему совершенствованию технологии погрузочно-разгрузочных операций. Коллектив порта решил снабжение судов водой и топливом производить в процессе грузовых работ.

В порту проводится ряд мероприятий по дальнейшему сокращению сроков стоянки судов под грузовыми и вспомогательными операциями. Здесь широко применяется метод пакетной выгрузки судов, а также совершенствуется планирование и технология обработки флота на основе достижений передовых коллективов советских портов. Вместе с этим обеспечивается своевременная лоцманская проводка судов, их швартовка. Для бесперебойного снабжения судов водой во время грузовых операций порта будут введены в эксплоатацию две водоналивные баржи.

Однако снабжение судов углем во время грузовых операций ввиду отсутствия углеперегружателя возможно только у угольных причалах. Лепайскому порту поэтому необходимо предоставить углеперегружатель и сухогрузную баржу. Кроме того, следует принять меры для заполнения штата лоцманов и швартовщиков (не менее двух лоцманов в смену), иначе простои судов будут неизбежны.

Лейтенант морского флота,
Ш. МУХАРАМОВ.

По вине механико-судовой службы

В рейсовом задании капитану парохода «Профсоюз» тов. Антипину предписывалось, как можно быстрее сдать груз в Мезени и к вечеру 17 июля быть в порту, чтобы на следующий же день с утра начать непродолжительный ремонт судна.

Моряки приложили все силы к тому, чтобы выполнить это задание. В назначенный час судно ошвартовалось у причала. Оказалось, однако, что все усилия экипажа были напрасны. Ремонт откладывался.

С этого часа начинается простой парохода. По распоряжению группового диспетчера тов. Довгалевой пароход «Профсоюз» направился под бункеровку, а спустя два часа стал к причалу каботажной пристани в ожидании погрузки. Но грузовые операции начались только через 22 часа 30 минут.

Кто же виновник непроизводительного простоя судна? На 18 июля был запланирован ремонт парохода «Вятка». Судно находилось в рейсе и к тому дню прибыть в порт не могло. У начальника механико-судовой службы пароходства тов. Болгова спросили: «Можно ли вместо «Вятки» поставить на ремонт «Профсоюз»?»

— Да, конечно, — ответил он и тут же дал согласие на это.

До прихода в порт парохода «Профсоюз» оставался всего час. Только тогда тов. Болгов решает уточнить, может ли судно пройти ремонт. После полудня выяснилось, что такой возможности не представляется, так как к ремонту не подготовлены.

Простоя судна удалось бы избежать, если бы во-время было выяснено положение с его ремонтом. Виной всему — непредусмотрительность руководителей механико-судовой службы пароходства тов. Болгова.

Случаи простоя флота Северного пароходства все еще многочисленны. За три месяца навигации суда пароходства потеряли по разным причинам свыше трех тысяч часов эксплоатационного времени. Только в июне было простоев 907 часов.

Лихтер «Кола» 20 часов ожидал в Онеге буксира и 13 часов по той же причине — в Мурманске. Лихтеры «Тундра», «Кия», «Мга» и № 18 потеряли 127 часов. В общей сложности суда пароходства непроизводительно простояли в первой декаде июля 358 часов.

Б. МОЛЧАНОВ.

Хорошо несет вахтенную службу третий помощник капитана теплохода «Краснодар» В. П. Пономарчук. Он содержит в образцовом порядке навигационные и электрорадионавигационные приборы, навигационные пособия, своевременно подбирает карты, лоции и другие материалы для каждого рейса. **На снимке:** третий помощник капитана тов. В. Пономарчук в штурманской рубке решает задачу по определению места судна в море.

Фото В. Богданова.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

Важнейшая задача бассейновых газет

Дальневосточное пароходство занимает большой удельный вес в системе морского флота. Рациональное использование судов этого пароходства, всемерное сокращение непроизводительных простоев играют решающую роль в успешном выполнении плана перевозок грузов всего министерства.

В Дальневосточном пароходстве занимаются решением этой задачи. Достаточно сказать, что простои флота в июне снизились по сравнению с маем на 190,4 судо-суток. Однако в пароходстве еще имеется много недостатков в организации движения флота. Борьба с простоями судов не носит там еще постоянного характера. Об этом красноречиво говорит хотя бы тот факт, что потеря эксплоатационного времени в июле снова возросла. Только за 14 дней этого месяца простои составили 128 судо-суток. Особенно велики простои судов в ожидании грузовых операций. В мае по этой причине суда потеряли 34,2 судо-суток, в июне—45,1 судо-суток, а за 14 дней июля — 25 судо-суток.

Борьба с непроизводительными простоями флота — дело первостепенной важности. Ее должны систематически проводить не только руководящие работники пароходства, но также партийные и профсоюзные организации. Этим делом призваны постоянно заниматься бассейновые газеты.

Как же «Тихоокеанский моряк» помогает улучшать руководство движением судов, внедрять скоростные методы труда, освещает недостатки в работе пароходства и портов? Выступления газеты по этим вопросам, к сожалению, крайне редки и поверхностны.

Имея авторский актив, газета могла бы вести действенную борьбу за сокращение и предупреждение непроизводительных потерь эксплоатационного времени судами. Но беда в том, что «Тихоокеанский моряк» мало привлекает свой актив к этой работе. Газета по вопросам борьбы с простоями флота выступает редко и без острой критики тех работников, по вине которых происходят непроизводительные потери эксплоатационного времени. Газета выступила с передовыми статьями «Работать так, как работают передовики» (№ 52), «За ритмичную работу флота» (№ 57), «Июнь — решающий месяц навигации» (№ 64). В них она поднимает вопрос о необходимости борьбы с простоями, о ритмичном движении судов. Статьи эти, однако, не были подкреплены выступлениями моряков, рассказами капитанов, механиков, конкретными материалами о простоях, их виновниках.

Правда, 9 мая газета организовала выступление старшего диспетчера пароходства тов. Ночевника. В статье «Повысить ответственность за составление грузовых планов» он поднимает важный вопрос о необходимости правильного и продуманного составления грузового плана для каждого судна в отдельности, о строгом выполнении этого плана и о повышении ответственности грузового помощника капитана за правильное расположение грузов на судне. Но и эта статья страдает отсутствием конкретности. В ней не сказано, кто же должен отвечать за правильное составление грузового плана, кто должен навести порядок в организации погрузки судов.

Автор не вскрывает виновников простоев, причин, породивших их, не указывает мер, необходимых для устранения простоев.

Внимание газеты должно быть сосредоточено на основных, решающих участках эксплоатационной работы.

Она призвана сосредоточить внимание на улучшении диспетчерского руководства, на повышении культуры эксплоатации флота, на устранении потерь эксплоатационного времени.

Но «Тихоокеанский моряк» проходит мимо этих явлений. На страницах газеты не показано, какие меры принимаются к устранению этих недостатков. Борьба с простоями не является еще постоянной, целеустремленной и действенной.

На страницах газеты необходимо организовать обмен опытом эксплоатационных работников, чаще организовывать выступления капитанов, их помощников, механиков с критикой недостатков в диспетчерском руководстве движением судов. Полезно будет и диспетчерам рассказать о путях и методах улучшения руководства работой флота.

Большие возможности повышения об'ема перевозок заложены в организации линейного движения флота, скоростной обработки судов. А между тем газета не уделяет серьезного внимания этим вопросам. Она не привлекает плановиков, экономистов, механизаторов, эксплоатационных работников, которые могли бы поделиться опытом своей работы, подсказать, как сократить простои, ускорить оборачиваемость флота, повысить эффективность эксплоатации судов.

Борьба за досрочное завершение годового плана перевозок требует, чтобы были в полной мере использованы все резервы повышения производительности труда, провозоспособности судов. «Тихоокеанскому моряку» нужно из номера в номер публиковать материалы, освещающие роль партийных организаций судов и портов в борьбе за повышение производительности труда моряков и портовиков, за улучшение качественных показателей эксплоатации судов и работы портовых коллективов.

Газета призвана систематически освещать соревнование экипажей судов и портовиков, регулярно публиковать итоги этого соревнования, бичевать косность, рутину, все, что мешает распространению новых, социалистических форм труда.

Опыт передовых экипажей показывает, какие огромные неиспользованные резервы повышения провозоспособности судов таятся на флоте. Пропаганда опыта лучших судовых коллективов, новаторов производства, стахановцев — одна из основных задач газеты.

Нужно повседневно и глубоко вскрывать причины задержки судов в портах, на ремонте, глубже вскрывать недостатки в работе, смелее критиковать нерадивых работников, конкретных носителей зла.

Устранение причин, порождающих простои, неустанная борьба за ускорение оборачиваемости судов, за всемерное внедрение скоростных методов труда — одно из важнейших условий четкой и бесперебойной эксплоатации флота. На выполнение этой задачи необходимо мобилизовать весь актив газеты.

Сокращаем ходовое время

Экипаж парохода «Рязань» широко развернул социалистическое соревнование за ускорение оборачиваемости судна, за экономию топлива, смазочных и других материалов. Наш коллектив упорно наращивает темпы работы, борется за рациональное использование каждого часа эксплоатационного времени.

Одним из важных факторов, содействовавших перевыполнению плана перевозок, является планомерная борьба экипажа за увеличение скорости судна. Мы осуществили ряд организационно-технических мероприятий, ведущих к повышению мощности главной машины, к увеличению числа оборотов гребного винта.

Развернув социалистическое соревнование, машинная команда большое внимание уделила борьбе с потерями пара. Мы ясно сознавали, что повысить мощность главной машины сможем лишь в том случае, если устраним утечки пара и добьемся равномерной работы цилиндров главной машины. Поставив перед собой эту задачу, машинисты и механики проверили состояние изоляции цилиндров, трубопроводов и котлов. Изоляция частично была заменена новой, частично отремонтирована.

По примеру машинной команды парохода «Воронеж» мы добились правильного распределения работы пара по цилиндрам. Решив эту задачу, мы обеспечили равномерную работу цилиндров, повысили мощность главной машины и, следовательно, увеличили скорость судна.

Другим не менее важным условием в борьбе за увеличение скорости судна является установление строгого режима работы котлов. Пароход «Рязань» имеет котлы комбинированной системы — огнетрубно-водотрубные, требующие особенно внимательного ухода и обслуживания. Стремясь обеспечить бесперебойную работу котлов, машинная команда установила повседневный контроль за качеством питательной воды. Вахтенные машинисты внимательно следят за фильтрами, регулярно меняют махровые полотна фильтров и кокс. Благодаря этим предупредительным мерам, а также благодаря применению антинакипина мы содержим в чистоте нагревательную поверхность котлов. Теперь давление пара в котлах поддерживается всегда на марке. Кочегары стали экономить больше топлива.

В навигацию этого года наше судно совершает большие переходы, а стоянки в портах значительно сократились. Это, однако, не мешает нам точно выполнять график профилактических осмотров механизмов. Во время стоянок судна машинная команда производит переборку и профилактический ремонт механизмов, устраняя дефекты, замеченные в рейсе.

График осмотров и вскрытий механизмов машинная команда выполняет точно. Если даже какой-либо механизм все время работал безотказно, никаких неисправностей обнаружено не было, но по графику подошло время произвести осмотр и профилактический ремонт его, то эта работа обязательно выполняется в назначенный срок. Систематически проводя предупредительный ремонт, мы тем самым удлиняем срок службы деталей, обеспечиваем еще более эффективную работу судовых механизмов.

На ремонте вспомогательных механизмов и главной машины моряки практически изучают судовую технику и узнают ее слабые места. Одно время нам доставляла много хлопот динамомашина. В ней часто приходилось менять втулку и палец головного соединения. Палец быстро срабатывался, и в соединении возникала слабина. Стремясь устранить этот недостаток, наши машинисты предложили переконструировать головное соединение динамомашины, заменить его раз'емным подшипником. Это рационализаторское предложение сейчас претворяется в жизнь.

Самым важным и решающим фактором, определившим наши первые успехи в борьбе за увеличение скорости судна, явилось социалистическое соревнование моряков. Машинисты, кочегары приняли индивидуальные обязательства, обеспечивающие более эффективную эксплоатацию судовых механизмов, наметили конкретные меры по увеличению скорости судна. Каждый из моряков машинной команды шефствует над определенным механизмом, отвечает за его исправность и чистоту. Кочегары соревнуются за высокие эксплоатационные показатели, борются за экономию угля.

Учет соревнования и контроль за выполнением социалистических обязательств мы ведем систематически, каждый день. На судне имеется график, позволяющий оперативно подводить итоги работы вахт по всем показателям. В графике указывается, сколько миль прошло судно за время работы данной вахты, какая достигнута экономия топлива, на каком уровне было давление пара в котлах. Экипаж всегда знает, кто хорошо работает и кто допускает промахи, недостаточно внимателен.

В индивидуальном соревновании моряков первенство держат машинист первого класса тов. Боровов и кочегар тов. Пантелюк. Они четко несут вахту, неустанно повышают свои знания. Стахановский труд тт. Боровова и Пантелюк служит хорошим примером для всей команды. К сожалению, общественные организации судна пока еще недостаточно распространяют опыт передовиков соревнования. У нас за последнее время не было ни одного производственного совещания, на котором лучшие стахановцы делились бы своим опытом.

Новые задачи, вставшие перед командой в ходе соревнования за увеличение скорости судна, заставили моряков серьезнее заняться учебой. Возрос интерес машинистов и кочегаров к технической литературе. На судне для всех моряков организована и регулярно проводится учеба по специальности. Машинная команда детально изучила Правила технической эксплоатации. Лучшие кочегары приобрели специальность машинистов. Систематическая учеба помогает членам машинной команды неуклонно улучшать результаты работы.

Плановая среднегодовая техническая скорость парохода «Рязань» — десять миль в час. Но благодаря широко развернутому социалистическому соревнованию наш коллектив добился в навигацию 1950 года в ряде рейсов среднетехнической скорости 10,5 мили в час. Этот первый успех вдохновляет нас на еще более дружную и энергичную работу. Члены машинной команды «Рязани» отдадут всю энергию, весь опыт и инициативу борьбе за дальнейшее улучшение эксплоатационных показателей судна, за досрочное завершение годового плана перевозок.

В. ИСАЕВ,
старший механик парохода «Рязань».

Крановщик Гаджи Бабаев

Среди бакинских портовиков имя Гаджи Бала Бабаева произносится с особым уважением. Его портрет украшает доску почета работников порта. Работать так, как Бабаев, — вот к чему стремятся другие механизаторы порта.

Бабаев не сразу стал мастером своего дела. Он пришел в порт одиннадцать лет назад из школы фабрично-заводского ученичества. Гаджи мечтал стать квалифицированным механизатором, и его назначили помощником к крановщику Ивану Рогову. В то время Рогов являлся одним из лучших механизаторов, и у него многому научился Гаджи Бабаев. Иван Рогов охотно делился своим опытом, знаниями со своим помощником, раскрывал секреты своего мастерства, показывал приемы своей работы, об'яснял устройство крана и как надо с ним обращаться. Рогов иногда доверял ученику управление краном.

— Я полюбил профессию крановщика, — говорит Бабаев, — оставался после работы для того, чтобы учиться управлению краном. Вместе с Роговым принимал я участие в ремонте механизмов крана. Тогда мы работали не на таком кране, который имеем сейчас. За эти годы порт пополнился более совершенными механизмами, и я управляю теперь мощным электропортальным краном, знаю его в совершенстве. Но не сразу я стал опытным крановщиком. Только в 1940 году мне доверили самостоятельную работу на кране.

Еще до войны Гаджи Бабаев выдвинулся в ряды лучших крановщиков порта и был премирован путевкой в дом отдыха. Когда немецкие фашисты нарушили мирный труд советских людей, Бабаев ушел защищать Родину. Пять лет он находился на фронтах Отечественной войны, и все эти годы его не покидала мысль о родном порте, куда он стремился всей душой. В 1946 году Бабаев вернулся домой. На другой же день он приступил к работе. Его радостно встретили старые друзья. Но в порту уже были и новые люди, и новая техника. Мощные электропортальные краны заменили старые механизмы, их надо было хорошо знать, чтобы уметь отлично ими управлять. И Бабаев решил вначале поработать дежурным электромехаником, чтобы лучше изучить краны. Через шесть месяцев его уже назначили старшим крановщиком. В 1947 году он выполнил полторы годовых нормы, в 1948 году результаты оказались еще лучшими. В прошлом году Бабаев одиннадцать раз завоевывал первенство в соревновании крановщиков порта.

В июле минувшего года в порт пришло письмо из Новороссийска. Черноморские портовики рассказывали о своих успехах, о том, как они добились перевода кранов на хозрасчет, и вызывали бакинцев на соревнование. Начальник участка совместно с партийной организацией собрал крановщиков на совещание, чтобы обсудить вызов новороссийских механизаторов, поговорить о том, как внедрить хозрасчет на кранах. Гаджи Бабаев тогда заявил:

— От имени бригады крана № 7 прошу перевести наш кран на хозяйственный расчет.

Руководители участка и порта поддержали это предложение и перевели кран на хозрасчет. Механизаторы понимали, что от них теперь требуется более напряженная работа, они обязаны лучше ухаживать за краном и не допускать перебоев в его эксплоатации. И свои обязательства они выполняют с честью. В прошлом году бригада крана № 7 во главе с Гаджи Бабаевым выполнила две годовые нормы, сэкономила много электроэнергии, а также смазочных и обтирочных материалов. Имена всех членов этой бригады были занесены в книгу почета работников порта.

В прошлом году кран № 7 ни разу не становился на ремонт. Этим самым бригада сэкономила 35 тысяч рублей.

— Внедрение хозрасчета на кране дает не только большую экономию электроэнергии, обтирочных и смазочных материалов, но также позволяет лучше эксплоатировать кран, — говорит Гаджи Бабаев. — Мы стали выжимать из крана все, что он может дать. Раньше, например, погрузку зерна на судно не производили кранами. Я попробовал это сделать, и результаты оказались прекрасными. В прошлом году во время погрузки зерна на теплоход «Азербайджанец» мы произвели обработку судна за 9,5 часа вместо 42 часов по норме. Затем это время было еще более сокращено.

Успех бригады Бабаева — в товарищеской дружбе и сплоченности. Гаджи Бабаев умело воспитывает членов своей бригады, добивается от них четкой, слаженной работы, быстрого и точного выполнения всех заданий. Бригадир заранее получает от дежурного диспетчера задание, узнает, когда и какое судно прибудет в порт. После этого изучает технологическую схему обработки судна и род груза, куда укладывать грузы и какие бригады грузчиков будут работать.

— Прежде чем начать работу, — рассказывает Гаджи Бабаев, — я знакомлюсь с сигнальщиком, затем собираю бригаду и инструктирую людей. Поэтому, когда судно становится под погрузку или разгрузку, мы быстро и организованно ведем работу.

Содержать кран в образцовом состоянии — вот к чему стремится коллектив бригады Бабаева, и этим в значительной степени об'ясняется высокая производительность ее труда. Крановщики стараются использовать каждую свободную минуту для того, чтобы просмотреть механизмы крана, во-время выявить те или иные неполадки в работе, чтобы не допустить простоя крана. Недавно в обеденный перерыв силами бригады был сменен третий вал вылета стрелы конической шестерни. Если бы это делали в мастерской порта, то потребовалось бы не менее 5 — 6 часов.

В уходе за краном большую помощь оказывают бригаде сменные механики и слесари. Они ежедневно осматривают кран утром и вечером и во-время устраняют все дефекты. Это обеспечивает бесперебойную работу крана в течение всей смены.

— Мы стараемся как можно больше сократить цикл крана, — говорит Бабаев, — а это зависит от правильной установки крана. Каждую операцию мы производим одновременно при помощи трех контроллеров, поэтому кран действует у нас всегда без задержки. За краном ведется тщательное наблюдение. Смазчица тов. Зыбкова смотрит за механизмами так, что от ее зоркого глаза ничто не укроется. Она своевременно и быстро выполняет свои обязанности. То же самое можно сказать о других сменных смазчицах.

В бригаде уделяется серьезное внимание повышению технических знаний механизаторов. Здесь обучаются все — и старший крановщик, и его помощники, и смазчики. Они настойчиво овладевают техникой своего дела, стараются глубже изучить устройство крана. Всю зиму члены бригады посещали кружок технического обучения, и недавно все они полностью сдали экзамен и получили право работать на кране. Многие члены бригады сдали экзамен на «отлично» и первый среди них — старший крановщик Гаджи Бала Бабаев.

Гаджи Бабаев охотно делится своим опытом и знаниями с товарищами по работе. Он обучает их мастерству, умению управлять краном. После окончания курсов при учебном комбинате порта в прошлом году в бригаду пришла работать смазчицей тов. Береценко. У нее большое желание стать крановщицей, и бригадир охотно помогает ей в этом. Он часто в свободные часы учит тов. Береценко приемам работы на кране, знакомит с его устройством, об'ясняет правила управления им. Пройдет немного времени, и Александра Береценко будет самостоятельно управлять краном.

Так растут люди в бригаде, а вместе с ними и сам бригадир — один из лучших крановщиков Бакинского порта. И когда в феврале стал перед руководителями порта вопрос, кого послать в Москву на совещание крановщиков, то механизаторы единодушно назвали имя Гаджи Бабаева. От имени своей бригады и всех крановщиков порта он дал на совещании слово выполнить в этом году не менее двух годовых норм.

В Баку Бабаев возвращался с новыми планами, новыми мыслями, желанием трудиться еще лучше, еще производительнее. В первый же день его приезда домой в портовом клубе собрались все механизаторы, начальники участков, бригадиры, грузчики. Бабаев рассказал о совещании крановщиков, об обращении, которое на нем было принято, и призвал крановщиков порта вступить во Всесоюзное социалистическое соревнование механизаторов. Тут же были приняты социалистические обязательства механизаторов. На другой же день между крановщиками, коллективами участков, бригадами развернулась упорная борьба за досрочное выполнение годового плана. Бригада Гаджи Бабаева вступила в соревнование с бригадой одного из лучших крановщиков порта — Ерванта Искендеряна. Обе бригады ревностно следят за своими показателями. Первенство пока удерживает бригада Гаджи Бабаева.

Г. КОРШУНОВ.

БАКУ. (Наш спец. корр.).

Одним из лучших стахановцев парохода «Юшар» является бывалый моряк и рачительный хозяин палубной команды боцман С. И. Савинский.

Фото К. Моисеева.

Очистка масла судовыми средствами

Два года назад в кладовых танкера «Батуми» имелось три тонны чистого моторного масла и пять тонн уже бывшего в употреблении, которое моряки собрали для регенерации. А сейчас запас масла на судне составляет 7,5 тонны. За два года мы в отделе снабжения не взяли ни одного килограмма масла. Суточная же норма расхода масла во время плавания составляет 100 килограммов и во время стоянки — 25 килограммов. Таким образом выходит, что за два с лишним года мы израсходовали всего 500 килограммов масла. Мало того, масло, имеющееся ныне на судне, удовлетворяет всем требованиям, и на нем двигатель может работать еще очень много времени.

Экономия составляет свыше 90 проц. На первый взгляд, это может показаться невероятным. Но, как говорят, факты — упрямая вещь. Мы научились отлично сепарировать загрязненное масло, по-хозяйски его расходовать.

В 1948 году я был направлен на танкер «Батуми» вторым механиком. До этого мне приходилось встречаться с бессепараторной очисткой отработанного масла. На танкере же имелся сепаратор. Однако он был старой конструкции, с заржавевшими дисками. Очищенное сепаратором масло имело обводненность в 2—3 проц. и грязи до 0,2 проц. Для того, чтобы использовать это масло, приходилось добавлять в него большие порции свежего масла.

Я поставил перед собой задачу: отказаться от добавления свежего масла и добиться первоначальных качеств отработанного, достичь наименьших затрат на его очистку. Коллектив машинного отделения горячо поддержал мое предложение. Особенно много внимания оказал мне партийно-комсомольский актив танкера — коммунисты тт. Сопронов, Гончаренко, комсомольцы тт. Патлах, Бойчук и другие.

Прежде всего мы переоборудовали маслоотстойную навесную цистерну в стационарную, под которой смонтировали одну трубу диаметром 25 мм с заглушенным концом. В трубу проходил острый пар. Так как цистерна была герметически закрыта, мы поставили предохранительный клапан. Масло разогревали до 103—105 градусов по Цельсию.

В литературе указывается, что масло не следует нагревать свыше 60 градусов по Цельсию, иначе качество масла теряется. Но, как показал наш опыт, в закрытой цистерне, под водяными парами и при повышенной температуре, масло своих качеств не снижает.

Таким образом, подогретое масло мощной струей пускалось в подготовленный для работы сепаратор. Он легко стал отделять от него частицы грязи. Выйдя из сепаратора, масло попадает в следующую цистерну, имеющую паровой змеевик, который поддерживает температуру масла до 103 градусов по Цельсию. Здесь происходит окончательное отделение масла от воды. Анализ отсепарированного масла показывает, что в нем оставались весьма незначительные следы грязи. Обводненность масла не превышала и 0,2 проц.

Мы внимательно следим за маслом, которое находится в работе. Каждые 500 часов масло заменяется полностью. Кроме того, перед тем, как готовить двигатель к пуску, мы отсасываем из картера часть загрязненного масла. Оно попадает в сборный сточный танк.

Прошедшее через очистительную систему масло не сразу пускается в работу. Оно некоторое время «отдыхает».

Нам кажется, что опыт моряков танкера «Батуми» должен найти распространение и на других судах, имеющих дизельную установку. Высококачественная очистка масла судовыми средствами может дать большой экономический эффект.

А. ВОЛОЧАЙ,
старший механик танкера «Батуми».

В дальнем плавании

ТЕПЛОХОД «КРАСНОДАР». (По радио). Наше судно отправилось в дальний рейс. В трюмы принято более 200 тонн сверхпланового груза.

На производственном совещании экипажа был утвержден квартальный стахановский план. Моряки взяли обязательство выполнить второе годовое задание по перевозкам грузов к 5 декабря и проплавать до конца года без заводского ремонта.

Развернув социалистическое соревнование, моряки приступили к выполнению взятых обязательств. Рейс проходит успешно. Лучшие стахановцы судна — моторист тов. Борисенко, токарь тов. Володин, матросы тт. Терляхин, Уперенко, Бусолаев и Концевиченко — выполняют производственные задания на 180—185 проц. Отличные судовые вахты второго механика тов. Чудного и второго помощника капитана тов. Шанина обеспечивают бесперебойную работу механизмов.

Экипаж точно выполняет все уставные требования. Ни одной минуты рабочего времени не пропадает даром. Судно идет впереди графика. Уже сэкономлено четверо суток эксплоатационного времени. Теплоход приведен в образцовый порядок. Экипаж уверенно выполняет свои социалистические обязательства.

Капитан **Б. БЕРНАЧУК.**

Цех работает на сэкономленных материалах

Коллектив Рижского судоремонтного завода — один из лучших на морском флоте. Здесь широко применяются передовые методы труда, постоянно совершенствуется технология производства, улучшается качество продукции.

Рижские судоремонтники широко развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана послевоенной сталинской пятилетки, за быстрый выпуск судов из ремонта. На заводе нашел широкое распространение почин московской стахановки Лидии Корабельниковой, явившейся инициатором соревнования за экономию материалов и работу на сбереженном сырье.

В этом отношении на заводе уже немало сделано. Сегодня мы рассказываем о первых успехах коллектива Рижского завода в борьбе за экономию сырья, материалов и топлива.

В один из последних дней каждого месяца в литейном цехе Рижского судоремонтного завода появляется плакат: «Сегодня цех работает на сэкономленных материалах». Лаконичная надпись извещает литейщиков, что их борьба за экономию, за бережливое расходование материалов не осталась без следа, принесла свои результаты. Коллектив ежемесячно имеет возможность провести дополнительную плавку, не обращаясь на склад за коксом, известняком, формовочной землей, олифой. Сырье и материалы, сэкономленные в течение четырех рабочих недель, используются для выпуска сверхплановой продукции.

Литейный цех слывет на заводе цехом славных традиций. На протяжении ряда лет здесь развивалось и продолжает развиваться творчество лучших новаторов предприятия. Здесь зародилось и окрепло замечательное творческое содружество инженеров и стахановцев, благодаря которому был разработан и успешно внедрен в производство новый метод выплавки высококачественных чугунов на кислородном дутье.

Коллектив литейщиков быстро подхватывает и с большой инициативой распространяет новые формы социалистического соревнования. Этот цех является одним из инициаторов развернувшегося на заводе соревнования за комплексную экономию материалов и сырья. Как только стало известно о замечательном почине Лидии Корабельниковой, формовщики, вагранщики, модельщики собрались на производственное совещание. Славный почин стахановки встретил у рабочих единодушное одобрение и поддержку. Обсуждение ближайших задач цеха сосредоточилось вокруг одного вопроса: какие еще имеются в литейном производстве резервы экономии? Что конкретно должен сделать коллектив, чтобы по примеру Лидии Корабельниковой работать один день в месяц только на сэкономленном сырье и материалах?

Кое-кому из рабочих вначале казалось, что возможности литейного цеха в этом отношении очень невелики. Много ли сэкономишь при разливе жидкого металла? И можно ли без ущерба для качества литья сократить расход топлива, масел? Раз'ясняя литейщикам, что такое мнение неправильно, начальник цеха лауреат Сталинской премии тов. Белоусов, мастер тов. Юдкин, комсомольцы тт. Тимофеев и Барышев говорили о том, что коллектив должен об'явить борьбу именно против небольших, незначительных с виду потерь материалов, что бережливость должна проявляться решительно во всем. Стахановцы тут же показали, что источников экономии имеется много, надо только умело их использовать. Почему, например, при разливе металла в формы остающиеся в ковшах подонки выливаются на землю? А ведь этот металл можно и необходимо сливать в отдельный ковш с тем, чтобы снова пустить его в плавку и рационально использовать. Почему бы не использовать повторно перегоревшую формовочную землю? Как показал опыт, отработанная земля, если в нее добавить крепители, снова может быть использована.

Были высказаны и другие предложения: использовать в некоторых случаях при формовке вместо олифы щелочь, установить еще более жесткий контроль за расходованием кокса, известняка.

Таким образом на совещании литейщики наметили ряд конкретных мер, осуществление которых должно было дать значительную экономию материалов. В процессе работы творческая инициатива стахановцев подсказала и много других путей и средств, ведущих к выполнению почетного обязательства коллектива — проводить в конце каждого месяца дополнительно одну плавку на сэкономленном сырье.

Приняв повышенные социалистические обязательства по экономии материалов, формовщики, вагранщики, модельщики энергично стали претворять их в жизнь. Лучшие стахановцы плавильного участка тт. Амонтов, Стасев, бригада модельщиков тов. Соловьева, формовщики тт. Бельский, Давыдов, Барышев, Федотов показали себя не только отличными мастерами своего дела, но и рачительными хозяевами. Сами во всем аккуратные, бережливые, они воспитывают эти драгоценные качества и у своих товарищей по работе, не оставляют без внимания даже малейший факт расточительства, бесхозяйственности.

Экономические показатели, достигнутые литейщиками, не нуждаются в комментариях. В мае коллектив дал одну плавку на сэкономленных материалах. Для этого потребовалось сэкономить более четырех тонн металла, 600 килограммов кокса, 240 килограммов известняка. Производство получило дополнительно три тонны годного литья. Себестоимость одной тонны литья благодаря экономии материалов и топлива снижена на 300 рублей.

Планомерная и настойчивая борьба рабочих и мастеров литейного цеха за экономию материалов ярко отображает то новое, знаменательное, чем живет в этом году весь коллектив судоремонтного завода. Движение за бережливость, развернувшееся на предприятии при примеру Лидии Корабельниковой, распространилось на все производственные участки завода. Партийная организация возглавила патриотическую инициативу стахановцев, позаботилась, о том, чтобы в каждом цехе были созданы самые благоприятные условия для развертывания социалистического соревнования за экономию. Коммунисты-агитаторы неустанно раз'ясняют значение строжайшей экономии материальных ценностей для дальнейшего развития народного хозяйства нашей страны, укрепления ее экономического могущества. «Бережливость — коммунистическая черта» — на такую тему агитаторы провели беседы с рабочими в цехах и на участках. Сама жизнь, напряженный творческий труд стахановцев-судоремонтников, день ото дня улучшающих использование материалов, увеличивающих свой вклад в дело экономии, дали агитаторам богатейший материал для бесед.

Соревнование коллективов цехов за экономию, против расточительства широко освещают стенные газеты. В стенной газете «Судоремонтник» помещаются материалы о лучших бригадах, сочетающих стахановские темпы работы с большевистской бережливостью.

Успех борьбы за экономию зависит прежде всего от уровня социалистической сознательности рабочих. Ясно сознавая это, партийная организация повседневно ведет среди коллектива разностороннюю политическую работу. В докладах, лекциях, в беседах агитаторов большое внимание уделяется вопросам борьбы за экономию, воспитанию в каждом рабочем социалистического отношения к народному добру.

Стремясь помочь коллективам цехов выполнить принятые ими социалистические обязательства по экономии, руководители, партийная и профсоюзная организации завода осуществили ряд организационных мер, направленных к дальнейшему развитию социалистического соревнования и стахановской инициативы. На заводе создано бюро материального планирования и контроля, которое координирует всю работу по изысканию резервов экономии, контролирует расход материалов, сырья. Упорядочено хранение материалов на складах, разработан перечень тем рационализаторских предложений, ведущих к лучшему, более экономному использованию металла, топлива, электроэнергии.

Первые результаты работы коллектива рижских судоремонтников по методу Л. Корабельниковой и Ф. Кузнецова весьма отрадны. Это видно и на примере литейного цеха, и по работе такого крупного производственного участка, каким является котельно-корпусный цех. Вступив в соревнование за экономию материалов и сырья, котельщики первым долгом пересмотрели порядок хранения материалов и выдачи их со склада. Стахановцы нашли целесообразным построить для хранения материалов новые стеллажи, аккуратно рассортировали металл по сортам. Каждая бригада получает со склада только такое количество материалов, которое ей действительно необходимо для выполнения работ, предусмотренных в наряде. В конце рабочего дня начальнику цеха представляется отчет об остатке неиспользованного металла, электродов и других материалов. На резку листов поставлены наиболее опытные рабочие, которые раскраивают металл так, что весь лист полностью идет в дело. Если иногда и остаются небольшие обрезки, то они используются для поделки мелких деталей.

Эта кропотливая и упорная работа, в которую вовлечены все без исключения рабочие, мастера и инженеры цеха, выдвинула коллектив котельщиков в число передовиков соревнования за экономию. Ежемесячно рабочие котельно-корпусного цеха экономят до 60 тонн металла, десятки килограммов электродов, упорно сокращают расход электроэнергии.

Не желая отставать от литейщиков и котельщиков, настойчиво улучшают экономические показатели своей работы стахановцы механо-монтажного и деревообделочного цехов. Здесь также с каждым днем ширится движение отличников производства, растет число активных борцов за комплексную экономию сырья и материалов. Ежемесячно коллективы этих цехов работают от двух до четырех дней на сбереженных ими материалах.

Судоремонтники ясно сознают, что соревнование за бережливость, за работу отдельных участков и всего предприятия в целом на сэкономленных материалах — глубоко патриотическое дело. Как и подобает передовым советским людям, они не успокаиваются на достигнутом и мобилизуют все силы на борьбу за дальнейшее улучшение качественных показателей работы, за использование всех резервов производства.

В. ЛУЩЕВСКИЙ.

РИГА. (Наш корр.).

На экономические темы

ОПЫТ УЧЕТА СЕБЕСТОИМОСТИ ГРУЗОВЫХ РАБОТ

С начала 1950 года в Одесском порту введена новая система учета себестоимости грузовых работ. В отличие от существующего в других портах бухгалтерского учета эта новая система позволяет определять себестоимость переработки каждого груза, а также себестоимость обработки каждого судна и группы вагонов в отдельности.

В основу определения себестоимости был принят статистический метод учета. Практически вопрос решался так. Во-первых, мы задались целью установить себестоимость переработки одной физической тонны каждого груза от момента прибытия его в порт и до момента отгрузки его из порта и, во-вторых, установить себестоимость обработки каждого судна и группы вагонов. Таким образом все затраты по производству грузовых работ мы отнесли для каждого конкретного груза, для каждого судна и вагона.

В целях быстрого определения себестоимости грузовых работ в Одесском порту была значительно упрощена номенклатура грузов: она сократилась до 25 наименований. В номенклатуру вошли массовые сыпучие грузы (зерно, уголь, соль, песок, цемент), а штучные грузы были об'единены по тарно-упаковочному признаку (мешковые, бочковые и т. п.).

Иначе был решен вопрос определения себестоимости обработки каждого судна и групп вагонов. Мы решили внедрить в практику учета, применительно к портовым условиям производства грузовых работ, заводской метод открытия заказов на каждую работу (погрузка-разгрузка судна, группы вагонов, выполнение поручений клиентуры и пр.). Был установлен обязательный порядок проставления номеров заказов в основных первичных документах: нарядах грузчиков, нарядах механизаторов, путевых листах грузовых автомашин, нарядах судов портового флота, требованиях на материалы по креплению платформ и др. Это позволило относить все прямые расходы на тот или иной заказ.

Такой порядок не только создает возможность определения себестоимости каждой выполненной работы, но и позволяет установить контроль за правильным расходованием средств, гарантирует полное возмещение клиентурой произведенных портом затрат.

Из числа всех элементов себестоимости были выделены так называемые «прямые» и «косвенные» расходы. К категории прямых затрат для определения себестоимости по выполнению заказов были отнесены все виды зарплаты грузчиков, стоимость механизмов, автотранспорта, буксиров, материалов.

Стоимость работы механизмов определяется путем исчисления ее по плановой часовой себестоимости, умноженной на число фактически проработанных каждым механизмом часов. Все остальные расходы нами отнесены к «косвенным» расходам. Сумма косвенных расходов по каждому заказу определяется по плановому проценту на общую сумму всех прямых затрат.

По такому же принципу с незначительным изменением определена номенклатура прямых и косвенных расходов для определения себестоимости переработки каждого основного груза. Вся работа по калькуляции себестоимости возложена на работников планирования и статистического учета грузовых участков.

Методом статистического учета первичных документов определяются по каждому заказу и основному грузу зарплата грузчиков и стоимость механизмов, а остальные прямые расходы концентрируются в бухгалтериях участков с последующей передачей этих расходов в сводную калькуляционную ведомость.

Новая система учета не только подтвердила возможность исчисления диференцированной по родам грузов и по каждому об'екту себестоимости перегрузочных работ, но и улучшила технологию обработки судов и вагонов.

Первые итоги применения нового метода учета говорят о том, что себестоимость разгрузки отдельных судов различна и зависит от ряда факторов. Важнейшие из них: род груза, количество, тип судна, технология организации грузовых работ, применение скоростных методов труда.

Опыт первых месяцев применения новой системы определения себестоимости грузовых работ свидетельствует о жизненности этой системы. Новый метод учета позволяет также предварительно определять себестоимость обработки судов на основе заранее составленной технологической карты, которая предусматривает расстановку рабочих, механизмов и других технических средств с последующим, по окончании обработки парохода, составлением исполнительной калькуляции. Это дает возможность устанавливать в каждом случае снижение или удорожание против плана стоимости обработки судна.

Такая система учета позволяет находить наиболее производительные способы обработки судов и вагонов и переработки отдельных грузов.

Л. РУЩИНСКИЙ,
начальник планового отдела Одесского порта.

Стахановец парохода «Псков» матрос Н. Саранов содержит прикрепленное к нему палубное хозяйство в образцовом состоянии. На снимке: тов. Н. Саранов за клетневкой швартовного троса.

Фото Е. Российского.

Письма в редакцию

Не оказывают деловой помощи

Зимой этого года коллектив Гурьевского агентства Рейдтанкера приложил много сил и проявил большую настойчивость, чтобы хорошо отремонтировать флот и своевременно начать навигацию. Перевозку грузов по Урало-Каспийскому каналу мы начали без промедления. Казалось, что работа будет итти четко и слаженно. Однако с первых же дней грузы на Гурьевский рейд стали поступать без какого-либо плана и с большими перебоями.

Начались большие простои судов. Так, только в мае суда простояли в общей сложности 1.200 часов. В результате апрельский и майский планы Гурьевское агентство не выполнило. Причин этому много.

Прежде всего, техническое состояние флота плохое. Суда здесь в основном речного типа. Флот малотоннажный. Суда совершают рейсы в трудной навигационной обстановке, так как в Урало-Каспийском канале и при выходе на открытый рейд — мелководье.

Заводской капитальный ремонт необходим также и самоходному флоту. Два буксировщика — пароходы «Красный моряк» и «Вольск» — нужно давно ставить к заводской стенке. В прошлом году пароходство решило заменить износившиеся суда другими, лучшими. Вместо выведенных из эксплоатации барж №№ 81, 125 и 1018 были присланы баржи №№ 141, 60 и 7. Но они оказались не лучше прежних. Например, баржа № 141 чуть ли не в первые же дни начала тонуть. Пароход «Вольск», который долгое время находился в Астрахани на капитальном ремонте, то и дело выходил из эксплоатации из-за неисправности механизмов.

Отражается на работе агентства также плохое состояние сигнальных устройств. Пришли в негодность многие плавающие маяки и створные знаки. Но заменять их никто не думает, хотя в протоколе технического совета Рейдтанкера записано, что необходимо немедленно приступить к строительству новых маяков и створных знаков.

Особенно плохи культурно-бытовые условия работников агентства. Нет клуба, бани, бакенщики не имеют радио. Недостаточно жилплощади. После закрытия навигации многие работники вынуждены ходить по городу в поисках квартир. Диспетчерская служба находится в навигационной рубке судна «Калинин». В этой же рубке живут 5 человек. Все это говорит о том, что руководство пароходства Рейдтанкер забыло о Гурьевском агентстве, не уделяет должного внимания этому отдаленному от пароходства участку.

П. СЯТКИН,
начальник Гурьевского агентства пароходства Рейдтанкер.

Установить правильную норму расходования топлива

Для судов дноуглубительного флота установлены два показателя работы: кубатура вынутого грунта — для земснарядов и число сило-часов хода по фактической мощности — для шаланд и буксиров. В соответствии с этим норма расхода топлива устанавливается для земснарядов — на кубометр грунта, для шаланд и буксиров — на сило-час хода.

Если для земснарядов норма топлива устанавливается на измеритель, определяющий полезную работу снаряда, то для шаланд и буксиров это не делается. Ведь самое дноуглубление судоходных каналов является накладным расходом, удорожающим перевозимые судами грузы. Чем меньше материальных средств оно требует, тем экономически выгоднее. При существующих же нормах выходит, что для земснарядов, работающих с близкой свалкой, шаланды имеют пережог топлива, так как у них небольшое время хода и большие стоянки. Для земкараванов, работающих с далекой свалкой, шаланды имеют экономию топлива, потому что они большее время находятся в ходу.

Установленные таким образом нормы ведут к тому, что командам шаланд и буксиров выгоднее иметь побольше ходовых часов, независимо от того, вывозится ли грунт или судно идет порожнем. Поэтому получается: чтобы выполнить нормы расходования топлива, необходимо его сжигать больше.

Мы считаем, что правильнее будет устанавливать нормы расхода топлива, спускаемые управлением Главморпути, на кубометр вынутого и отвезенного грунта. Такое нормирование исключит возможность использования шаланд не по назначению (завозка якорей, доставка продуктов). Шаланды и буксиры не будут ходить на пониженных оборотах.

Поэтому необходимо ввести такое нормирование, которое способствовало бы экономии топлива.

А. ЖИГАЛОВ,
начальник каравана.

Р. СТРОКОЛАЙТИС,
инженер-теплотехник Архморпути.

Соревнование должно быть гласным

За последние два года механизаторы Ленинградского порта успешно освоили передовые методы эксплоатации механизмов. Многие крановщики добились значительных производственных успехов. Таковы, например, коммунисты тт. Исаев, Канищев, Киселев. У них учится молодежь.

Соревнуются у нас на участках все без исключения. Каждый механизатор принял по договору конкретные обязательства и точно их выполняет. Однако результаты социалистического соревнования, которые достигнуты другими нашими товарищами, нам не сообщают. Что происходит в других районах порта, каких успехов добились там механизаторы — об этом мы узнаем случайно, из газетных заметок или по слухам. В Ленинградском порту почему-то не принято, чтобы крановщики одного района соревновались с крановщиками другого района.

Весь смысл социалистического соревнования в том, что оно должно быть гласным.

О широкой гласности соревнования механизаторов и об обмене их ценным опытом давно пора позаботиться партийным и профсоюзным организациям Ленинградского порта.

Крановщик **И. ВОРОНОВ.**

По следам наших материалов

Кузнец строительного управления № 5 тов. Самоходкин написал в редакцию письмо о запущенности бухгалтерского учета и злоупотреблениях со стороны некоторых прорабов и начальников строительных участков. Редакция направила письмо начальнику Главморстроя тов. Цесарскому.

При проверке факты подтвердились. Заместитель начальника Главморстроя тов. Вербицкий сообщил редакции, что по письму приняты меры. Главный бухгалтер строительного управления № 5 Байков за незаконное расходование государственных средств и неудовлетворительное состояние учета снят с работы. Отстранен от работы также начальник строительного управления тов. Худобашев, допустивший ряд грубых нарушений финансовой дисциплины.

* * *

Капитан парохода «Серго Орджоникидзе» тов. Гутников написал в редакцию письмо о плохой дезинфекции, произведенной на судне. Редакция направила это письмо в Министерство здравоохранения СССР.

При проверке факты подтвердились. Начальник Водного лечебно-санитарного управления Министерства здравоохранения СССР тов. Матвеев сообщил редакции, что по письму приняты меры. Начальнику Тихоокеанского водздравотдела предложено производить дезинфекцию на судах при обязательном участии санитарного врача.

Тов. Юсуфов не любит критики

БАКУ. (Наш корр.). Недавно состоялся пленум Каспийского бассейнового комитета профсоюза моряков. Пленум заслушал доклад председателя бассейнового комитета тов. Юсуфова о состоянии культурно-массовой работы в бассейне.

Следует отметить, что доклад был поверхностный. В докладе отсутствовали убедительные примеры, показывающие, в каком состоянии находится культурно-воспитательная работа среди моряков Каспия. Доклад изобиловал общими фразами, голыми цифрами.

Доклад был несамокритичным. Тов. Юсуфов обошел молчанием серьезные организационные неполадки в деятельности бассейнового комитета. Прения по докладу развертывались слабо. Начальник пароходства Каспфлот тов. Мухин, отметив неблагополучное положение с выполнением плана перевозок, сказал, что отставание об'ясняется существенными недостатками в организации социалистического соревнования и слабой культурно-массовой работой среди моряков. Руководители бассейнового комитета редко бывают на судах, они по существу устранились от мобилизации масс на борьбу за выполнение и перевыполнение плана перевозок.

В процессе прений тов. Юсуфов допустил непозволительный факт зажима критики. Выступивший на пленуме председатель цехового комитета завода им. Парижской Коммуны тов. Мамедов справедливо критиковал руководство бассейнового комитета за то, что оно свело свою работу к сбору членских взносов, упустив вопросы социалистического соревнования среди судоремонтников.

Бесцеремонно прервав выступающего, тов. Юсуфов в категорической форме заявил:

— Говорите только о культурно-массовой работе.

К сожалению, этот факт зажима критики не получил должной оценки и отпора со стороны участников пленума. Местная бассейновая газета «Большевик Каспия», напечатав отчет о пленуме, умолчала об этом факте зажима критики.

В морских бассейнах страны

Стахановский рейс

МУРМАНСК. (Наш корр.). Зимой экипаж парохода «Юшар» работал на регулярной линии. Полтора месяца назад пароход был поставлен на ремонт. Моряки своими силами произвели демонтаж главной машины и ряда вспомогательных механизмов, выполнили много работ заводского характера. Всего моряки своими силами выполнили ремонтных работ более чем на 30 тысяч рублей.

Недавно после хороших испытаний пароход снова начал плавать на линии Мурманск — Архангельск. В первом же рейсе экипаж стал на вахту мира. Лучшие матросы тт. Конюхов и Морозов взяли обязательство держать судно строго на курсе, кочегары-стахановцы тт. Лутьянов и Земелев обязались держать пар только на марке. Экипаж парохода «Юшар» решил завершить рейс досрочно на четыре часа.

СЕМИНАРЫ ПРОПАГАНДИСТОВ

ВЛАДИВОСТОК. (Наш корр.). В партийных организациях Дальневосточного пароходства развернулась подготовка к новому учебному году в сети партийного просвещения. Пропагандисты занимаются на месячных курсах, организованных Приморским крайкомом ВКП(б). При партбиблиотеке политотдела пароходства начал работать десятидневный семинар судовых пропагандистов.

По мере подхода судов во Владивостокский порт к семинарским занятиям будут привлечены все руководители кружков по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» и политшкол. Пропагандисты судов, находящихся в плавании, занимаются самостоятельно по специальной программе. В партийном кабинете и клубе моряков созданы консультационные пункты.

ЛУЧШИЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

На 20-м километре Киевского шоссе, в районе Пулковских высот, состоялись велогонки на первенство Кировского района Ленинграда.

От Ленинградского порта выступили мастер механической мастерской тов. Дядя, моторист первого района тов. Петров, работник электроцеха тов. Иванов и весовщица склада тов. Карпова. Мужчины шли на дистанцию 20, а женщины — на 10 километров.

В результате упорной борьбы команда велосипедистов Ленинградского порта заняла первое место.

Н. ФОМИН.

25 ЛЕТ СПОРТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

АРХАНГЕЛЬСК. (Наш корр.). Четверть века занимается физкультурой спортсменка общества «Водник» Александра Котова — рекордсменка Архангельской области. В беге на 400 метров она удерживала первенство в течение 10 лет.

Александра Котова работает инструктором физической культуры. Она воспитала большое количество молодых спортсменов — членов общества «Водник». Но и сейчас она не покидает беговой дорожки, завоевывая первые места в легкоатлетических соревнованиях.

Кит у берегов Кольского полуострова

Недавно рыбаки Мурмана обнаружили у берегов Кольского полуострова кита, который вошел в Териберский залив. Это редкий случай появления морского исполина в непосредственной близости от побережья. В последний раз кита на Мурмане видели в 1938 году, когда он подошел к берегу вслед за косяками сельди.

Появление кита у побережья Кольского полуострова говорит о подходах сельди.

Посланцы четырех морей

В день Военно-Морского Флота Союза ССР в столице состоялся финиш звездного шлюпочного похода. В Москву прибыли посланцы военных моряков Балтики, Севера, Каспия и Черного моря.

Первой начала свой поход шлюпка Краснознаменной Каспийской флотилии. Старт был дан в Астрахани. Преодолевая сильное встречное течение Волги, гребцы успешно продвигались к верховьям великой русской реки. Порой налетали шквалистые ветры. Их сила доходила подчас до 10—12 баллов. Спустя десять дней после старта каспийцы прибыли в Сталинград. Отсюда шлюпка пошла вверх по Волге под парусом. Пройдя около 2.400 километров, участники перехода достигли Горького. Здесь военные моряки Каспия направились к Москве. Всего ими было пройдено 3.300 километров.

Свой путь к столице черноморцы начали в Севастополе. Они обогнули Крымский полуостров, прошли через Керченский пролив в Азовское море, достигли устья Дона и поднялись по этой реке до Воронежа. Маршрут черноморцев проходил по старинным русским морским путям, овеянным славой героических сражений молодого флота России.

Второго июня из Архангельска отправилась в Москву шлюпка Северного флота. Первые дни моряки шли на веслах и под парусом. На корабельном фарватере скорость течения Северной Двины доходила до трех километров в час. Чем выше поднималась шлюпка по реке, тем течение было быстрее. Морякам часто приходилось тащить шлюпку на бичеве. В Котласе североморцы расстались с Северной Двиной. За кормой шлюпки остались первые 630 километров пути.

В середине июня шлюпка Северного флота вошла в Сухону. На пути вставали многочисленные каменистые гряды, скорость течения доходила до четырех километров в час. Итти на веслах и под парусом стало невозможно, и североморцы тянули шлюпку бичевой. Особенно трудно было преодолеть Опокский порог длиной в 200 метров с сильным перепадом воды. Пройдя реку Сухону, шлюпка оказалась в Кубинском озере, а затем прошла через систему внутренних водных путей — многочисленных озер, каналов и шлюзов. В районе города Кириллова североморцы встретились с участниками шлюпочного звездного похода — моряками Краснознаменного Балтийского флота.

3 июля начался самый тяжелый участок похода. Шлюпка стала пересекать обширное Рыбинское водохранилище. В эти дни дул штормовой ветер. Порой он достигал шести баллов, шел дождь. Морякам не раз приходилось прерывать путь и пережидать шторм в прибрежных селах. Североморцы успешно завершили путь в 2.100 километров и точно по графику прибыли в Москву.

У причала старинной балтийской морской крепости Кронштадта был дан старт шлюпке военных моряков Краснознаменного Балтийского флота. Небольшое судно пересекло Финский залив, вошло в Неву, успешно преодолело знаменитые Ивановские пороги. В пути балтийцы посетили Новую Ладогу, где побывали в музее А. В. Суворова.

Продолжая поход, шлюпка вошла в Свирь и, преодолевая сильное встречное течение, оказалась у «головы» Сиговецких порогов. Балтийцы стали на бичеве тащить шлюпку волоком.

Когда балтийцы шли через Рыбинское водохранилище, также стояла штормовая погода. Шлюпку заливало водой, дул сильный встречный ветер. 11 июля шлюпка балтийцев ошвартовалась у причала Московского яхтклуба спортивного общества «Водник». Здесь состоялась товарищеская встреча со спортсменами «Водника». Балтийцы отдохнули и привели в порядок шлюпку. В день Военно-Морского Флота шлюпка Краснознаменного Балтийского Флота прибыла в Москву, оставив за кормой 1.500 километров.

Посланцы четырех морей — военные моряки Балтики, Севера, Каспия и Черного моря, совершая свой исключительный поход, провели большую агитационно-массовую работу в прибрежных городах и селах. Они провели доклады и беседы о славных традициях отечественного флота, продемонстрировали отличную выучку советских моряков.

Б. ГРОМОВ.

Отлично несет вахтенную службу второй помощник капитана парохода «Чернигов» комсомолец К. Познахирин. На снимке: тов. Познахирин берет пеленг.

Фото П. Кашкаля.

КОТЕЛ ОТРЕМОНТИРОВАН ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНИЯ

На пароходе «Корсунь-Шевченковский» лопнула водогрейная трубка в правом котле. Вода хлынула в топку. Но кочегары тт. Княжиченко и Гращенко не растерялись. Они быстро прекратили подачу воды и вывели котел из действия. Из пароходства по радио нам предложили зайти в ближайший порт для ремонта. Экипаж решил, не прекращая рейса, отремонтировать котел на ходу судна.

Группа моряков под руководством третьего механика тов. Итлина приступила к ремонту котла, не дожидаясь, пока он остынет. Облившись водой, моряки поочередно работали в горячей топке, устраняя повреждение. Вскоре в топке котла был разведен огонь, и судно пошло полным ходом. Хорошо поработали машинист тов. Пугачев, кочегары тт. Гращенко, Княжиченко и четвертый механик тов. Бувалдин.

После этого в море разыгрался 9-балльный шторм, но котлы и машина были в полном порядке и работали на полную мощность. Судно продолжало следовать по назначению.

Капитан П. ГАЙДЕЛИС.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Обзор телеграмм ТАСС

В последних сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщалось, что на всех фронтах части Народной армии, преодолевая сопротивление американских сухопутных войск, продолжали наступление. Несмотря на ожесточенное сопротивление превосходящих сил американской авиации, самолеты Народной армии успешно выдержали ряд воздушных боев, бомбили транспорт и войска в тылу врага.

В районах Вонсан (Гензан) и Хыннам (Конан) зенитной артиллерией сбиты восемь американских самолетов. Южнее города Тэчжон (Тайден) в бою против численно превосходящей американской авиации северокорейские самолеты сбили два американских бомбардировщика. В районе Хэчжу (Кайсю) зенитная артиллерия Народной армии сбила один американский бомбардировщик «В-29», а 24 июля — один бомбардировщик «В-29», налетевший на район Пхеньяна.

Партизанские отряды, поддерживая наступающие на юг части Народной армии, развертывают активные боевые действия. В Южной Корее усиливается сопротивление корейского народа американской агрессии. Отряды партизан численностью до нескольких сот человек сражаются с американскими войсками во многих местах. Один отряд действует в 20 милях к северу от Пусана (Фузана) — главного порта, через который снабжаются американцы. Корреспондент газеты «Нью-Йорк таймс», находящийся в Южной Корее, сообщает, что крестьяне «отказываются помогать американцам и указывать им позиции северокорейцев».

Недавно войска Народной армии освободили город Йондок (Эйтоку) — порт на побережье в провинции Северный Кенсан. Население этого города горячо приветствовало части Народной армии, вступившие в освобожденный Йондок. В районе восточного побережья Народная армия освободила несколько уездных и областных центров и ряд населенных пунктов.

Части Народной армии, наступавшие в направлении Тэчжона (Тайден), сконцентрировав крупные силы на южном берегу реки Кымган (Кин-Ко) и разгромив яростно сопротивлявшиеся части американских и лисынмановских войск, полностью освободили город Тэчжон (Тайден) — важнейший стратегический пункт обороны противника и административный центр провинции Южный Чунчен.

Части Народной армии, наступавшие в направлении Чоньчжу (Дзенсю), сломив сопротивление частей американских войск, освободили город Чоньчжу — административный центр провинции Северная Чолла. Части Народной армии, нанося удары отступающим частям американских сухопутных войск и частям лисынмановских марионеточных войск, продолжают на всех фронтах успешно продвигаться на юг. Северокорейские войска освободили на западном побережье ряд уездных и волостных центров. Войска Народной армии освободили город Кванчжу (Косю). В боях за этот город взято в плен более 300 человек противника и захвачены трофеи.

23 июля части Народной армии освободили города Окчхонь (Йокусен) и Пондон (Эйдо). Захвачены следующие трофеи: автомашин — 479, танков — 9, бронемашин — 27, много орудий и пулеметов различных типов, десятки тысяч снарядов и патронов различных калибров. Захвачены один военный склад и один эшелон, груженный вооружением.

Части Народной армии, наступающие из района Кванчжу (Косю), сломив сопротивление противника, полностью освободили последний важнейший город и порт на западном побережье Корейского полуострова —Мокпхо (Моппо). Другие части Народной армии освободили Намвонь (Нанген) и продолжают наступление на юг. В боях за освобождение порта Мокпхо и города Намвонь частями Народной армии взяты пленные. В числе американских пленных, взятых северокорейцами южнее Тэчжона (Тайден), — командир американского 34-го пехотного полка.

Комментируя исчезновение командующего американской 24-й пехотной дивизией генерала Дина, корреспондент газеты «Нью-Йорк геральд трибюн» Бигарт, находящийся в Корее, пишет, что потери среди американских офицеров в корейских операциях высоки. Говоря о потере американцами Тэчжона (Тайден), Бигарт указывает, что «целая батарея 155-миллиметровых орудий и много орудий меньшего калибра все еще находились в Тэчжоне, когда был захвачен этот город. Также были потеряны большие запасы продовольствия, боеприпасов и другого снаряжения».

Как передает пхеньянское радио, в результате варварских налетов американской авиации сильно пострадал один из красивейших портов Кореи—Вонсан (Гензан). Американские летчики бомбили больницу, где ясно был виден флаг Красного Креста, и сбросили на одну из школ более десяти бомб. Была также сброшена бомба на центральную железнодорожную поликлинику города, где было убито много врачей, медицинских сестер и больных. Жители Вонсана горят желанием отомстить врагу за все разрушения и жертвы. Рабочий нефтеочистительного завода Тен Вон Чир, потерявший жену и дом, сказал: «Я клянусь отомстить американским империалистам за все их злодеяния». В Вонсане начались восстановительные работы.

В районах Южной Кореи, освобожденных Народной армией, ведется деятельная подготовка к проведению аграрной реформы. Во всех уголках, как в Северной, так и в освобожденных районах Южной Кореи, производится сбор средств на постройку танков и самолетов и на подарки для бойцов Народной армии. «Все для фронта, все для победы» — стало лозунгом всего корейского народа, который твердо решил изгнать американских оккупантов из Кореи, отстоять свободу и независимость своей родины.

Спортивное обозрение

На закончившихся в Москве соревнованиях сильнейших легкоатлетов страны был показан ряд исключительно высоких результатов. Среди победителей отличились и спортсмены Военно-Морского Флота. Прежде всего надо назвать лейтенанта Никифора Попова. Он одержал две крупные победы: выиграл традиционный приз памяти братьев Знаменских в беге на 5.000 метров и был первым в беге на 10.000 метров. Попов ровно прошел всю дистанцию и, увеличив на последнем километре скорость, финишировал с результатом 30 мин. 26,8 сек. Это новый всесоюзный рекорд.

Как всегда, хорошо выступил мичман Ю. Илясов — чемпион и рекордсмен СССР по прыжкам в высоту. И на этот раз он одержал победу, взяв высоту 1 м 90 см. С выдающимся достижением закончил соревнование москвич Л. Щербаков. В течение одной недели он два раза устанавливал новый всесоюзный рекорд в тройном прыжке. Последний его результат — 15 м 70 см — намного превышает европейский рекорд и является лучшим в мире результатом, показанным в этом году.

На футбольных полях уже проведены 33 встречи второго круга чемпионата СССР. Лидером попрежнему является команда ЦДКА, набравшая после 20 игр 32 очка. Второе место в таблице первенства на 25 июля занимал ленинградский «Зенит» (29 очков после 22 игр), третье — московское «Динамо» (28 очков после 22 игр), четвертое московский «Спартак» (27 очков после 20 игр) и тбилисское «Динамо» (26 очков после 22 игр).

Из отдельных результатов прошедших за последнюю неделю матчей надо отметить тринадцатую победу команды ЦДКА, выигравшей у «Крыльев Советов» (4 : 2), пятую подряд победу московского «Динамо», значительно улучшившего свое положение и выигравшего у московского «Торпедо» (6 : 2).

В классе «Б» лидер не меняется. Попрежнему уверенно идет впереди команда Военно-Морского Флота. Она набрала после 15 матчей 25 очков, забила 33 мяча и пропустила в свои ворота восемь.

Закончился 16-й розыгрыш первенства СССР по боксу. В чемпионате участвовало 105 сильнейших боксеров страны. Встречи показали хороший рост молодежи. Только в двух весовых категориях из восьми чемпионами остались те же москвичи — А. Булаков (легчайший вес) и С. Щербаков (полусредний вес). Во всех других весовых категориях произошла смена чемпионов. Победы одержали А. Засухин (Свердловск), В. Яковлев (Челябинск), З. Аристакисян (Ереван), В. Назаренко (Советская Армия) и А. Шоцикас (Каунас).

Интересно прошла 5-я черноморская парусная неделя в Феодосии. В ней приняли участие яхтсмены Одессы, Севастополя, Таганрога и Николаева. Наиболее интересно прошла гонка яхт на 50 миль. Ее выиграли молодые яхтсмены Николаева. Они впервые участвовали в черноморской парусной неделе и заняли первое место в соревновании яхт «Л-3». Общекомандное первенство в гонках парусной недели одержали яхтсмены Николаева. Второе место заняла команда Одессы.

В московской парусной неделе командное первенство завоевал коллектив динамовцев.

А. СОРОКИН.

Вести из бассейнов

✪ На теплоходе «Кафур Мамедов» созданы спортивные секции по парусу, плаванию, легкой атлетике, боксу и шахматам.

✪ По инициативе политотдела Дальневосточного пароходства в выходные дни организуются вечера отдыха молодежи. Недавно в клубе моряков собралось более 600 молодых моряков, портовиков и курсантов мореходных училищ. На вечере выступил коллектив художественной самодеятельности клуба. После концерта состоялся шахматный турнир. Вечер закончился массовыми играми.

✪ Коллектив Херсонского порта завоевал первенство в соревновании предприятий своего города. Сейчас херсонские портовики для того, чтобы удержать первенство, решили не менее 65 проц. судов обрабатывать скоростными методами.

✪ Моряки теплохода «Берия» завершили свой последний рейс досрочно на шесть часов.

✪ Две футбольные команды Махачкалинского порта участвуют в розыгрыше первенства Дагестанской АССР по футболу. Они выиграли у команды гор. Буйнакска со счетом 2 : 1 и у команды «Локомотив» (Дербент) со счетом 2 : 0.

✪ В Ждановском порту состоялась товарищеская встреча футбольных команд теплохода «Мичурин» и парохода «Курск». Футболисты теплохода «Мичурин» закончили матч со счетом 1 : 0 в свою пользу.

Всесоюзные соревнования Досфлота

В Москве уже четвертый день идут Всесоюзные соревнования спортсменов Добровольного общества содействия военно-морскому флоту. Уже состоялись встречи по водному поло, состязания военно-морских шлюпок на десять кабельтовых, соревнования по гребле и перетягиванию каната.

23 июля в честь Дня Военно-Морского Флота на Москве-реке состоялся проплыв на 15 километров. В нем приняли участие заслуженный мастер спорта И. Файзуллин (общество «Водник») и мастер спорта В. Проскуркин (Вооруженные Силы). Первым к финишу пришел И. Файзуллин. Он проплыл 15 километров за 3 часа 47 минут 13 секунд. Второе место занял В. Проскуркин. Его время — 3 часа 49 минут 09 секунды.

Новые книги

О. ЕВТЕЕВ. **Первые русские геодезисты на Тихом океане.** Гос. изд-во геогр. литературы. Москва. 1950 г. Стр. 105. Ц. 2 руб.

В истории географического изучения северной части Тихого океана исключительное значение имеют русские исследования. Сейчас вышла книга О. Евтеева, рассказывающая об одной из интересных страниц в истории отечественной географии и картографии, повествующая об экспедиции наших геодезистов-мореплавателей И. Евреинова и Ф. Лужина. В 1719—1722 гг. они совершили выдающееся путешествие на Камчатку и Курильские острова, подробно их исследовали и опровергли ошибочные представления западноевропейских географов и моряков о том, что в этом районе якобы находится берег Америки.

Карта, составленная отважными путешественниками, долгое время считалась потерянной. Она была обнаружена лишь в 1945 году в Москве, в фондах Центрального Государственного архива древних актов. Эта карта утверждает приоритет нашей Родины в научном исследовании Курильских островов. Имя Евреинова носят мыс на северном побережье Охотского моря и один из проливов Курильской гряды. Есть бухта и пролив, носящие имя Федора Лужина.

В книге О. Евтеева также подробно рассказано о первых морских учебных заведениях в нашей стране — Московской школе математических и навигационных наук и Морской академии в Петербурге. В стенах этих учебных заведений получили морское образование многие выдающиеся русские мореплаватели-исследователи, прославившие нашу Родину великими географическими открытиями.

Критика и библиография

„Водители“

Роман Анатолия РЫБАКОВА

Есть в романе Анатолия Рыбакова «Водители»*) одно поэтическое, проникнутое большим чувством, лирическое отступление:

«Кипит и волнуется великая наша держава, но изо всех удивительных дел ее ты, рядовой советский человек, — самое чудесное. Прост ты с вида, скромна твоя одежда, бесхитростна речь, но труд твой, одухотворенный великой мыслью, и мысль, воплощенная в великий труд, потрясают мир. Создал ты быстроходные машины, но разве опередят они великий полет твоего духа? Построил ты чудесные города и заводы, но что прекраснее великой души твоей? Открыл ты могучие источники энергии, но сравнятся ли они с великой энергией твоего сердца... Являешь ты миру невиданное доселе зрелище, ибо основу жизни — труд — сделал ты великой радостью. Смотрят на тебя потрясенные народы, и ты делами своими указываешь им путь к истинному и вечному счастью».

О труде, одухотворенном великой мыслью, и о великих идеях, воплощаемых в большие, радующие человека дела, и написано произведение Рыбакова.

А между тем это «всего навсего», на первый взгляд, роман о гараже, об одной не слишком большой и не слишком мелкой автобазе. Роман о гараже! Не каждый писатель рискнул бы взяться за эту тему. Трудно, кажется, увлечь читателя изображением жизни городской автобазы, описанием перевозок, взаимоотношений автобазы с клиентами, погрузок и разгрузок, ремонтом машин. А вот Анатолий Рыбаков написал обо всем этом умно, интересно, увлекательно, открыв советскому читателю целый новый мир нашей действительности — мир работников автомобильного хозяйства, мир водителей, до сих пор почти не освещенный нашей художественной литературой. В этом большая заслуга и большая удача молодого писателя.

Всеоб'емлющее, кипучее, вдохновенное творчество советского человека, строящего коммунизм, охватывает все стороны нашей жизни. И в гигантских, могучих цехах Магнитогорского завода, и в глубоких шахтах Донбасса и Кузбасса, и в небольшой, скромной по сравнению с ними автобазе советскими людьми руководят одни и те же чувства, один и тот же жар сердца — стремление еще более обогатить, украсить нашу жизнь, приблизить сроки коммунизма. И это первое, что очень ярко показывает роман «Водители», рисуя коммунистическое, творческое единство советских людей.

В одном из эпизодов романа эта мысль подчеркнута особенно четко.

Когда шофера Максимова, не поставившего после возвращения из рейса свою машину на мойку и солгавшего механику, директор автобазы Поляков переводит с автобуса на грузовую машину, нерадивый водитель так выражает свое возмущение этим распоряжением директора:

— Скажите пожалуйста, — говорит он парторгу автобазы Тимошину, — событие какое! Смазку по графику не произвели. Ну, а смазали бы на сутки позже, так от этого что, Советский Союз пострадал бы?.. Нет, мы, видите ли, от людей отставать не хотим. И у нас, мол, настоящее хозяйство, и у нас планы да графики. Вскружил вам головы Поляков — вы уши и развесили. Подумаешь, какой Магнитострой! Таких паршивеньких гаражей, как наш, по Советскому Союзу тысячи. Вот Электроламповый завод. О нем, что ни день, в газетах пишут, все туда; там одних рабочих, может, десять тысяч человек, и каждый на виду. Уж если стахановец, так стахановец; уж если что сделал, так на весь Союз гремит, им и ордена, и почет, и уважение. Потому что гигант! А мы что?.. Мелочь!

Но то, чего не понимает вначале отставший в своем развитии, провинившийся шофер Максимов, прекрасно чувствует и видит весь коллектив автобазы: автобаза — не «мелочь», труд ее гармонически сливается с трудом всей страны, стахановская работа водителя так же движет нашу жизнь, как и творческий труд стахановца на Электроламповом заводе. Есть только одни истинные «водители» нашей деятельной и кипучей жизни — это люди творческого, новаторского труда, партийные и непартийные большевики. И совершенно безразлично, где они работают — на гигантском заводе или на маленькой автобазе: труд их одинаково почетен, одинаково важен для страны.

На первый взгляд, ничего особо значительного в романе не происходит. Работает в Загряжске городская автобаза, выросшая из маленького гаража Союзтранса. Хлопотливо, с жаром, с сердечным увлечением трудятся люди автобазы, которыми умело, строго, требовательно руководит директор Поляков. У коллектива автобазы есть свои большие и маленькие цели. Большая цель — построить новые авторемонтные мастерские, которые в будущем должны превратиться в самостоятельный завод. Одновременно стахановцы автобазы коллективно борются за то, чтобы без всякого простоя организовать загрузку машин, чтобы сократить время рейсов, чтобы в образцовом состоянии держать автобусы и грузовики. Соревнование охватывает всех: водителей, линейных диспетчеров, работников мастерских, грузчиков, сотрудников конторы автобазы. Впереди оказываются молодой шофер грузовой машины Демин, наездивший сто тысяч километров без ремонта, бригадир грузчиков Королев, рационализировавший погрузку машин, водитель Нюра Воробьева, девушка-кондуктор, ставшая линейным диспетчером, Валя Смирнова и другие. Именно они вместе с директором автобазы Поляковым являются главными героями произведения, именно они играют ведущую роль во всей жизни автобазы.

Существо всех этих людей определяют творческий инстинкт, творческое побуждение в работе, хозяйское, государственное отношение ко всему, с чем они сталкиваются.

Директора автобазы Полякова не устраивает, что план по пассажирскому автотранспорту выполнен на 146 процентов, а по грузовому только на 100,7 процента. Мысль его сосредоточена на том, чтобы итти вперед, чтобы не удовлетворяться стопроцентным выполнением плана, а творчески искать новые пути роста и развития автобазы.

Те, у кого нет этого «творческого инстинкта», творческого побуждения в труде, неизбежно в условиях нашей социалистической действительности оказываются в стороне от коллектива, вступают в прямой конфликт с ним. Именно в таком конфликте со стахановским коллективом автобазы находятся не только мелкий жулик и комбинатор, деляга-снабженец Вертилин, но и обюрократившийся, не умеющий мыслить действительно по-государственному, оторвавшийся от жизни человек—управляющий автотрестом Канунников. Канунников действует и думает только по инструкции начальства. Есть инструкция строить авторемонтные мастерские, — Канунников, пожалуй, пошевелится. Нет такой инструкции, «директивы», «указания сверху» — Канунников и в ус не дует.

Анатолий Рыбаков нашел очень верные штрихи для характеристики Канунникова, показав его, как исчезающий тип «руководителя-кочевника», для которого «заведывание чем-нибудь стало специальностью». Канунникову и подобным ему «руководителям-кочевникам» неважно, чем «заведывать», лишь бы «заведывать». Его не тревожит также то, что он не имеет в достаточной степени глубоких знаний в той области, где он «заведует». Неважно, — лишь бы заведывать! Но такие «заведующие» неизбежно терпят крах, неизбежно «проваливаются», обнаруживая свою полную никчемность и бесполезность. Совершенно закономерно в романе терпит такой крах и Канунников.

И так же закономерно положение, в которое попадает переставший следить за своим развитием и за своим отношением к труду водитель Максимов.

Боясь не догнать Валю после работы, он как мы уже упоминали, оставил машину без мойки, обманул механика и, оказавшись в одной из последующих поездок вместе с мошенником Вертилиным, чуть было не соскользнул на опасный путь. Беда Максимова не в том, что он допустил ошибку, не поставив машину на мойку. Беда его в том, что эта ошибка, эта небрежность в работе для него не случайна. В то время как девушка, в которую он влюблен, Валя Смирнова, быстро идет вперед в своем развитии и становится одной из лучших стахановок автобазы. Максимов по существу мало любит свой труд и никак не захвачен горячими творческими стремлениями коллектива. Он не развивается и в культурном отношении.

И результат совершенно естественный при таком положении вещей: Максимов оказывается за бортом автобазы а в личных его отношениях с Валей происходит полный разрыв.

С большой художественной силой написана глава романа, рисующая душевный перелом, происходящий в Максимове, и возвращение его на автобазу после того, как он понял, что в наше время нельзя жить только для себя, жить эгоистическими интересами.

Произведение Анатолия Рыбакова написано в простой, свободной манере, реалистически точным языком. Писатель безукоризненно знает своих героев и производственную обстановку, в которой они живут и действуют. Одной метко схваченной чертой Анатолий Рыбаков умеет сразу передать сущность того или иного персонажа. Вот, например, характеристика главного бухгалтера: «Его неприязненный, замкнутый вид сам по себе говорил: «И не просите, денег нет».

Превосходны многие лирические отступления в романе, жаль только, что некоторые из них местами излишне риторичны, Напрасно также писатель вводит в язык своих персонажей такие выражения, как «эй, шплинт!», «шпингалет» и так далее. Прямым срывом в авторской речи является, например, и такая фраза: «Ночь хранила в себе... теплые ароматы весеннего солнца». Что такое «ароматы солнца», — это представить довольно трудно.

Но таких погрешностей в романе Анатолия Рыбакова совсем немного.

«Водители» — новое талантливое произведение советской художественной литературы. Нет сомнения, что оно займет видное место среди книг этого года.

В. ВИКТОРОВ.

*) «Октябрь» №№ 1, 2, 3.

Знаете ли вы, что...

...знаменитая русская песня «Дубинушка» имела двух авторов. Ее первоначальный текст, как установили наши ученые-фольклористы, принадлежал флотскому врачу Василию Ивановичу Богданову, жившему в 1838—1886 гг. Впервые песня появилась в печати в 1865 году в журнале «Будильник» и состояла из восьми строф (куплетов). В тексте Богданова «Дубинушка» являлась символом русской косности и отсталости. В последней строфе песни говорилось:

«Эх, когда бы эту песню допеть поскорей,
Без дубинки чтоб спорилось дело».

Популярность в народе приобрел, однако, не этот текст, а заново переделанный революционером А. А. Ольхиным. От песни Богданова в нем осталось только три строфы, остальные написаны Ольхиным и изменили прежний смысл песни;

...Н. А. Римский-Корсаков — творец опер «Царская невеста», «Садко», «Снегурочка», «Майская ночь» и других — учился в Петербургском морском кадетском корпусе, к шестнадцати годам окончил его и был выпущен в гардемарины. В этом звании он отправился на парусном клипере «Алмаз» в дальнее учебное плавание, продолжавшееся два с лишним года (1862—1865) и закончившееся производством композитора в первый офицерский чин — мичмана. За время плавания Римский-Корсаков побывал в Америке и во многих странах Европы;

...оставаясь морским офицером, Римский-Корсаков в 1871 году начал свою педагогическую деятельность в качестве профессора Петербургской консерватории;

...первое изображение рабочего в русской живописи дал известный русский художник Н. А. Ярошенко (1846—1898 гг.) в картине «Кочегар», находящейся в Государственной Третьяковской галерее в Москве.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 8-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б01989

Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 2043.